WAFFEN-ARSENAL S-46
VK: 19,80 DM

Sonderband S-46

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

Fahrschulpanzer der Wehrmacht 1935 bis 1945

Wolfgang Fleischer

Fahrschulpanzer I, Ausführung B (Fahrgestell-Numme 14 780). In vielen Fällen handelte es sich um ehemalige Instandsetzungskraftwagen I, die für Fahrschulzwecke nutzbar gemacht worden sind.

Sonderband 46

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte

WAFFEN-
ARSENAL

Fahrschulausbildung mit dem "LaS Maybach". Aufnahme aus der Vorkriegszeit.

FAHRSCHULPANZER DER WEHRMACHT 1935 - 1945

WOLFGANG FLEISCHER

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

Danksagung

Der Autor möchte Herrn Eiermann (Sinsheim), Herrn Dr. Maus (Heidelberg), Herrn Limprecht (Messtetten) und Frau Wetzig (Dresden) für ihre Unterstützung danken.

Bildnachweis

Eiermann (14), Fleischer (53), Heinrich (1), Hoppe (11), Limprecht (1), Thiede (2), Wetzig (1).

Quellen- und Literaturverzeichnis

Kriegsgliederung des Ersatzheeres Stand 10. August 1944, Anlage zu: OKH/Chef H Rüst u. BdE AHA (Ic) Nr. 6950/44 g.Kdos vom 8.9.1944.
Heinz Guderian, Achtung Panzer! Berlin o.J.;
Heinz Guderian, Die Panzertruppen und ihr Zusammenwirken mit den anderen Waffen, Berlin 1940;
Kurt Kauffmann, Panzerkampfwagenbuch, Berlin 1939 und 1940;
Dr. Heinz Maus, Die Ausbildung zum Panzersoldaten im letzten Kriegsjahr, Heidelberg 1995;
Walter Nehring, Die Geschichte der deutschen Panzerwaffe 1916 bis 1945, Augsburg 1995;
Dieter Zeigert, u.a. Truppenübungsplatz Ohrdruf, Zella-Mehlis/Meiningen 1995;

Der Panzerführer mußte alle Tätigkeiten der Besatzung beherrschen. Grundlage dafür war eine gründliche Einzelausbildung, zu der auch die Fahrausbildung gehörte.

© Copyright, 1997
Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks beim PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
VDM Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3-7909-0599-2

TITELBILD: Fahrschulpanzer I im Gelände

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

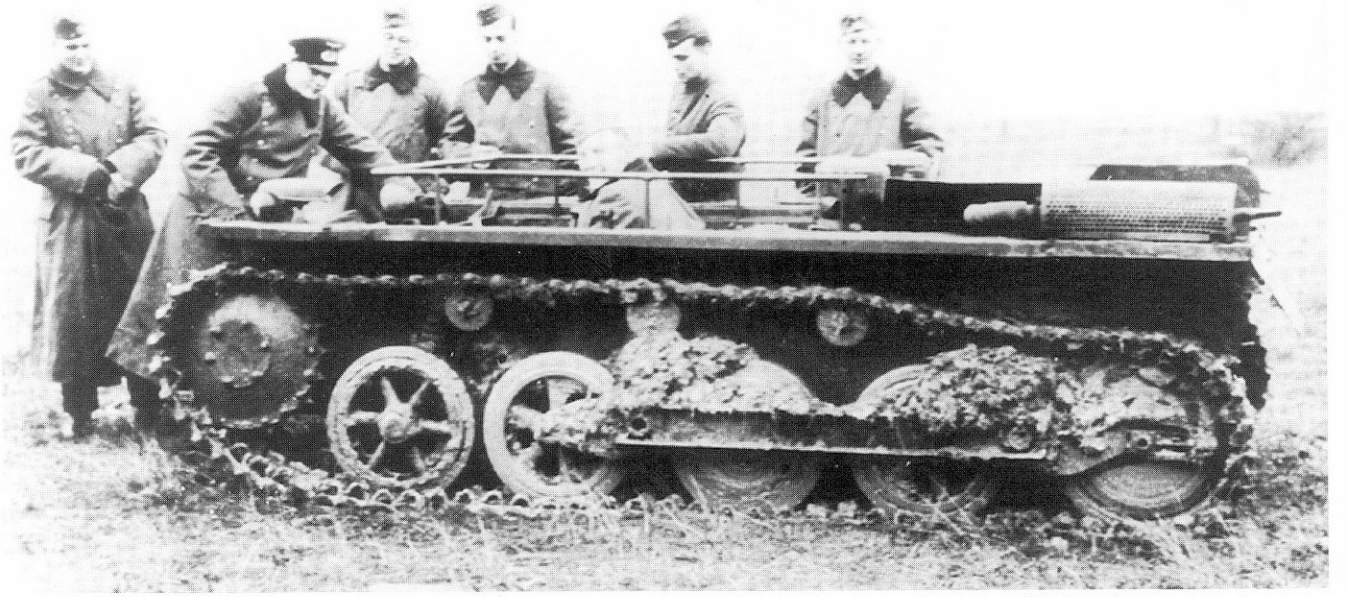
Verkaufspreis für Deutschland: 19,80 DM, Österreich: 145,- Schilling, Schweiz: 19,- sfr.
Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain, Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

FAHRSCHULPANZER DER WEHRMACHT

Die gepanzerten Verbände der Deutschen Wehrmacht und der SS-Verfügungstruppe waren im Zweiten Weltkrieg die Hauptstoßkraft der Landstreitkräfte. Im Angriff brachten sie die Schlachtentscheidung, in der Abwehr waren sie eine starke Stütze und in vielen kritischen Situationen wurden sie zum Retter in der Not. Sie durchliefen im Kriegsverlauf eine bemerkenswerte qualitative und quantitative Entwicklung. Am 1. September 1939 standen sechs Panzerdivisionen zur Verfügung; die ersten Sturmgeschützbatterien waren zu diesem Zeitpunkt gerade im Aufbau begriffen. In den reichlich acht Monaten, bis zum 10. Mai 1940, hatte sich der Bestand an gepanzerten Verbänden des Heeres auf 10 Panzerdivisionen, vier Panzerjägerabteilungen (Sfl), eine Panzerjägerkompanie (Sfl) und drei Sturmgeschützbatterien erhöht. Diese Zahlen nehmen sich aber geradezu lächerlich aus, vergleicht man sie mit denen der Entwicklung in den folgenden Kriegsjahren. Im September 1943 verfügte das Heer über 27 Panzerdivisionen und 11 Panzergrenadierdivisionen. Bei den Heeres- und Armeetruppen war eine noch stärkere Zunahme der Zahl gepanzerter Verbände zu verzeichnen. In der Kriegsgliederung, Mitte Januar 1944 wurden u.a. aufgeführt:

46 Sturmgeschützabteilungen
13 Panzerabteilungen
11 Panzerkompanien
23 Panzerjägerabteilungen

Nicht berücksichtigt sind hierbei die Panzer- und Panzergrenadierdivisionen sowie die Panzer-, Panzerjäger- und Sturmgeschützabteilungen der Waffen-SS und der Luftwaffe, deren Zahl ebenfalls im Zunehmen begriffen war. Noch deutlicher wird die gewaltige Entwicklung der Panzer-, Panzerjäger- und Sturmgeschützwaffe, vergleicht man die Zahl gepanzerter Fahrzeuge vom 1. September 1939 mit der vom 1. März 1945; sie erhöhte sich von 3200 auf 13 362. In vergleichbaren Relationen nahm auch der Bedarf an ausgebildeten Panzerfahrern zu. Eine Aufgabe, der sich das Ersatzheer mit tatkräftiger Unterstützung des Nationalsozialistischen Kraftfahr-Korps (N.S.K.K.) stellen mußte. Die Kriegsgliederung des Ersatzheeres vom 10. August 1944 weist insgesamt 17 Panzerersatz- und Ausbildungsabteilungen mit teilweise unterschiedlicher Gliederung aus. Ebenfalls mit der Ausbildung von Panzerfahrern befaßt waren die Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilungen (16), die Ersatz- und Ausbildungsabteilungen der Panzeraufklärungstruppe (7), der Panzerpioniere (4) und der Sturmgeschützwaffe (5). Hinzu kamen Schulen, wie die Panzertruppenschule in Bergen, die Heeresunteroffiziersschule für die Panzeraufklärungstruppe in Sternberg oder die Sturmgeschützschule in Burg. Für die Ausbildung am Panzerkampfwagen VI "Tiger" (Sd.Kfz.181) war das Kommando Panzerlehrgang „Tiger" mit unterstellten Panzerersatz-und Ausbildungsabteilung 500 in Paderborn zuständig. Darüber hinaus gab es eine Lehr- und Versuchskompanie mit "Tiger"-Panzern an der Schule in Bergen. In Putlos/Schleswig-Holstein stand eine gemischte Panzerkompanie für die Schießausbildung. Die Fahrausbildung an Beutepanzern französischer Herkunft lief im Wehrkreis X (Hamburg), wo es selbständige Ersatz- und Ausbildungszüge in Heide und Hemmingstedt gab. Außerdem wurde in den besetzten Gebieten an Beutefahrzeugen ausgebildet. Die Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 100 bildete im Frühjahr 1942 den Ersatz für alle mit französischem Gerät ausgestatteten Feldeinheiten aus. Anfang April 1942 wurde sie von Schwetzingen in den Bereich des Oberbefehlshabers West verlegt. Beutepanzerabteilungen beim Feldheer betrieben zum Teil die Panzerfahrerausbildung in eigener Zuständigkeit. So verfügten die Beutepanzerabteilungen 205 und 206 über eigene Fahrschulpanzer "Hotchkiß" (zwei in jeder Abteilung). Ersatz- und Ausbildungseinheiten der Waffen-SS und der Luftwaffe unterhielten eigene Panzerfahrschulen. Die Ausbildung der angehenden Panzerfahrer



Ein Fahrschulpanzer I A (LaS Krupp) bei der Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 1 in Erfurt. Nach der Kriegsgliederung des Ersatzheeres vom August 1944 verfügte sie über eine besonders ausgewiesene Fahrschulkompanie.

war zeitaufwendig. Sie dauerte in der Regel acht Wochen. Um die Ersatz- und Ausbildungsabteilungen davon zu entlasten, kam es im Krieg zu einer Vereinbarung zwischen dem Generalinspekteur der Panzertruppen, Generaloberst Heinz Guderian und dem Korpsführer des N.S.K.K., Reichsleiter Adolf Hühnlein. Demzufolge übernahmen die 24 Motorschulen des N.S.K.K. diese Aufgabe. Ein großer Teil der jungen Soldaten, die zu den Ersatzabteilungen der Panzer- oder der Sturmgeschützwaffe einberufen wurden, sind von dort auf eine der 24 Motorsportschulen des N.S.K.K. kommandiert worden. Sie absolvierten hier ihre Ausbildung zu Panzerfahrern. Ziel der Ausbildung war es, einen Wehrmacht-Führerschein für gepanzerte Vollkettenfahrzeuge zu erwerben. Diesen gab es in mehreren Klassen. Die Klasse 1 für Fahrzeuge bis 10 Tonnen Gewicht verlor im Krieg verständlicherweise an Bedeutung. Eine zunehmende Bedeutung erlangte dafür die Klasse 2 (sie gab es in den Modifikationen 2(A) und 2(B)). Führerscheinbesitzer dieser Klasse waren berechtigt zum Fahren mit gepanzerten Vollkettenfahrzeugen bis 30 Tonnen Gewicht. Für schwerere Panzerkampfwagen V "Panther" (Sd.Kfz.171) und Vl "Tiger" (Sd.Kfz.181) mußten zusätzliche Ausbildungskurse belegt werden, um den Wehrmacht-Führerschein der Klasse 3 für Kettenfahrzeuge bis 60 Tonnen Gewicht zu erwerben. Üblicherweise begann die Ausbildung neu einberufener Soldaten zu Panzerfahrern auf dem Fahrschulpanzer I A oder I B in einem Unterkurs. In anderen Ersatz- und Ausbildungsabteilungen, so für die Panzerjägerwaffe, wurde die Ausbildung sofort mit Fahrschulpanzern II, 38 (t) oder III durchgeführt. Man entsprach damit der gängigen Ausstattung der Panzerjägerabteilungen mit Panzerjägerkanonen auf Selbstfahrlafetten und Sturmgeschützen. Dementsprechend wurden in den Sturmgeschützersatz- und Ausbildungsabteilungen Fahrschulpanzer lll und IV bzw. Fahrschulsturmgeschütze lll verwendet. Von den zukünftigen Panzerfahrern sind Kenntnisse in der Fahrtechnik sowie in der Pflege und Wartung der Antriebsanlagen gepanzerter Fahrzeuge verlangt worden. Nach einem Merkblatt der II./Panzerregiment 5 aus dem Jahr 1938 umfaßte die fahrtechnische Beherrschung gepanzerter Gleiskettenfahrzeuge folgende Kriterien:

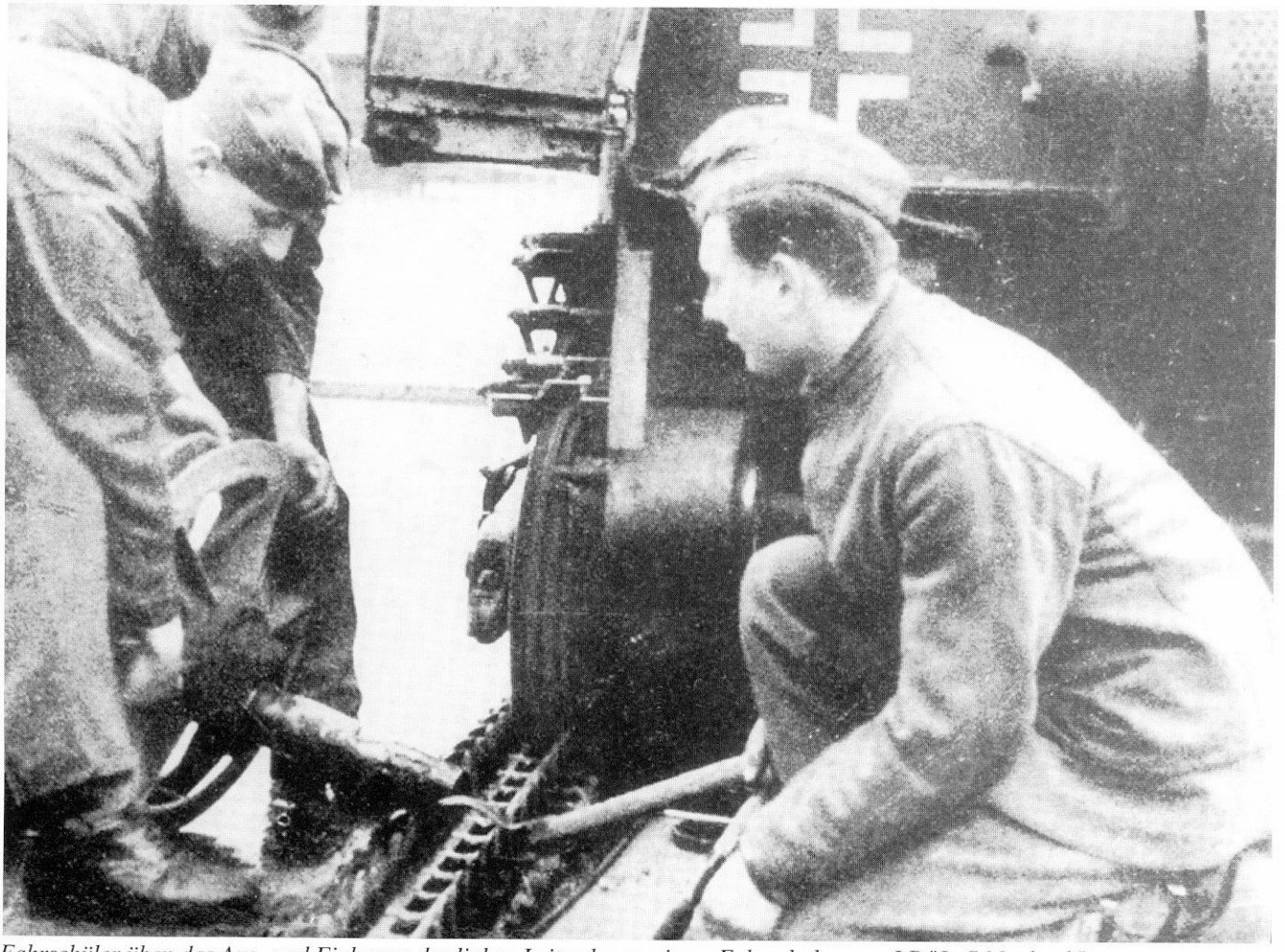
1. Geräuschloses Schalten aller Gänge auf der Schaltwiese
2. Sicheres Fahren der Panzerkampfwagen I A und I B Fahrgestelle in der Sandkuhle
3. Sicheres Fahren mit dem Fahrgestell im Wald
4. Fahren von Aufbaufahrzeugen mit geschlossenen Luken nach Anweisung des Führers

War der Unterkurs erfolgreich abgeschlossen, kamen die Panzerfahrer in den Oberkurs, wo vor allem das "Fahren von Aufbaufahrzeugen mit geschlossenen Luken" im Mittelpunkt der Ausbildung stand. Hier waren es in der Regel Panzerkampfwagen IV mit und ohne Drehturm oder mit Sonderaufbauten, die im Gelände gefahren werden mußten. Der schlechte technische Zustand vieler Fahrschulpanzer, die zum Teil ein betagtes Alter und entsprechend hohe Kilometerlaufleistungen aufwiesen, ließ die Fahrschüler oft ins Schwitzen kommen. Ersatzteile fehlten; sie wurden dringend benötigt, um den Bedarf der Fronttruppe zu decken. In den letzten Kriegsjahren litt die Ausbildung von Panzerfahrern unter einem weiteren schwerwiegenden Mangel, der Benzinknappheit. Ausweichmöglichkeiten ergaben sich mit der Verwendung eines Propan-Butan-Gasgemisches. Dafür wurden 40 Liter-Gasflaschen auf dem Heck des Panzers montiert. Zahlreiche Fahrschulpanzer erhielten Holzgasgeneratoren. Damit verbunden war aber ein Leistungsabfall der Motoren, welche jedoch durch eine höhere Verdichtung

Die im Herbst 1935 aufgestellten ersten drei Panzerdivisionen des Heeres besaßen eine Sollausstattung von je 561 Panzerkampfwagen - entsprechend hoch war der Bedarf an ausgebildeten Fahrern und Kommandanten in jeder Division.

Adolf Hühnlein, der Korpsführer des Nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps (N.S.K.K.) während einer Inspektion an einer Motorschule auf einem Fahrschulpanzer I A. Hühnlein war 1933 Obergruppenführer und Chef des Kraftfahrwesens der SA geworden. Als die Motor-SA im September 1934 in das N.S.K.K. eingegliedert wurde unterstellte Hitler sich den Korpsführer direkt.

Vor dem Krieg begann die Ausbildung zukünftiger Panzerfahrer auf Radfahrzeugen. Davon kam man später wieder ab. Die Folge war, daß die Panzerfahrschüler mit ungenügenden kraftfahrzeugtechnischen Kenntnissen in ihre Ausbildung eintraten. Fahrschüler vor einem handelsüblichen Ford-Lastkraftwagen.

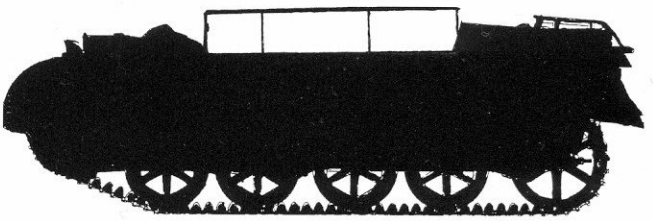


Fahrschüler üben das Aus- und Einbauen des linken Leitrades an einem Fahrschulpanzer I B "LaS Maybach".

auf 20% eingegrenzt werden konnte. Außerdem hatten die Fahrschüler mehr Arbeit; sie mußten das Holz selbst klein hacken (Stückgröße 40 x 50 x 80 mm) und trocknen. Im Ersatzheer befanden sich am 1. März 1945 nachfolgend aufgeführte Panzerkampfwagen und sonstige gepanzerte Fahrzeuge:

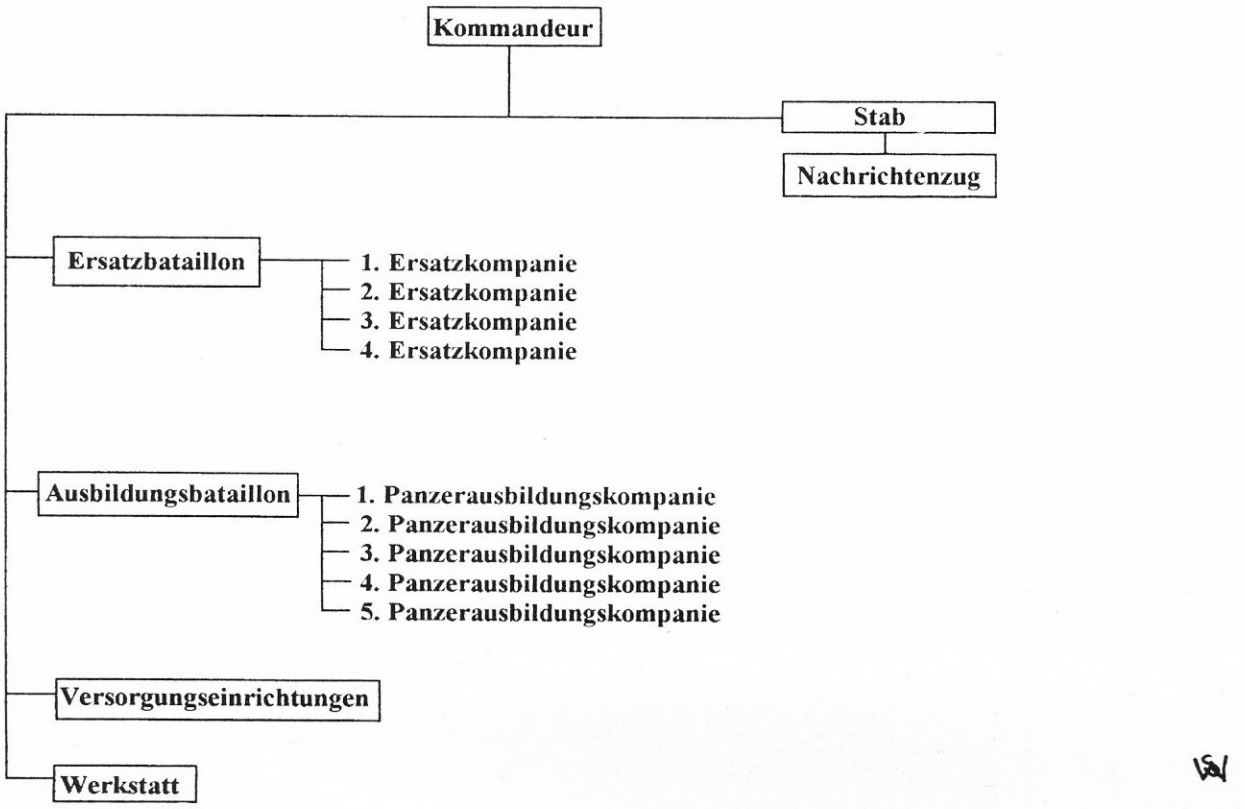
Fahrzeugart und Fahrzeugtyp	Bestand
Panzerkampfwagen	711
Sturmgeschütze / Jagdpanzer	446
Pak-Sfl / Geschutzwagen	95
Panzerspähwagen / SPW	590
Fahrschulpanzer, insgesamt	176
davon	
Panzerkampfwagen lll	106
Sturmgeschütz lll	14
Panzerkampfwagen IV	22
Panzerkampfwagen V	12
Panzerkampfwagen Vl	5
Munitionsträger 38t	18
Bergepanzer, insgesamt	22
davon	
Bergepanzer lll	1
Bergepanzer IV	0
Bergepanzer V	21

Hinzugerechnet werden müssen eine größere Anzahl Fahrschulpanzer I A und I B, weiterhin II, 38 (t) sowie einige erbeutete Panzerfahrgestelle. Über den Verbleib der Fahrschulpanzer in den letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges gibt es nur spärliche Angaben. Das Oberkommando der Wehrmacht befahl am 25. März 1945 unter dem Tarnwort "West" oder "Ostgotenbewegung" den Fronteinsatz aller im Heimatkriegsgebiet befindlichen Kräfte des Ersatzheeres. Auf der Grundlage dieses Befehls gerieten in den kommenden Wochen viele aus den Ersatz- und Ausbildungsabteilungen der Panzer- und der Sturmgeschützwaffe hervorgegangenen Alarmkompanien oder Kampftruppen in den Strudel der Endkämpfe. Häufig unweit ihrer Standorte. Sie waren dafür personell wie materiell nur ungenügend vorbereitet. Die technische Zuverlässigkeit ihrer Panzerfahrzeuge war gering. Hinzu kam die veraltete Bewaffnung, in der Regel mit der kurzen 5- oder 7,5-cm-Kampfwagenkanone, wenn diese überhaupt noch vorhanden gewesen ist. Die Zusammenstellung solcher Kampftruppen war recht bunt. Eine dem Wehrmachtsbefehlshaber Dänemark unterstellte und in Viborg stationierte Panzerabteilung hatte in vier von den insgesamt sechs Ausbildungskompanien 83 Panzerkampfwagen. Dazu gehörten ein Panzerbefehlswagen III,



ein Panzerkampfwagen III (3,7-cm), sieben Panzerkampfwagen III (5-cm), 20 Panzerkampfwagen lll (7,5-cm), drei Panzerkampfwagen IV (7,5-cm L/24), 26 Panzerkampfwagen IV (7,5-cm L/48) und nicht weniger als 25 Panzerkampfwagen I, darunter ein nicht unerheblicher Anteil Fahrschulpanzer. Eine Kampfgruppe der Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 1 in Erfurt kam Ende März 1945 mit drei Panzerkampfwagen V, vier Panzerkampfwagen IV und mehreren Panzerkampfwagen III in der Rhön zum Einsatz.

Gliederung der Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 15
(Sagan, Wehrkreis VIII) Gliederung gilt als Anhalt

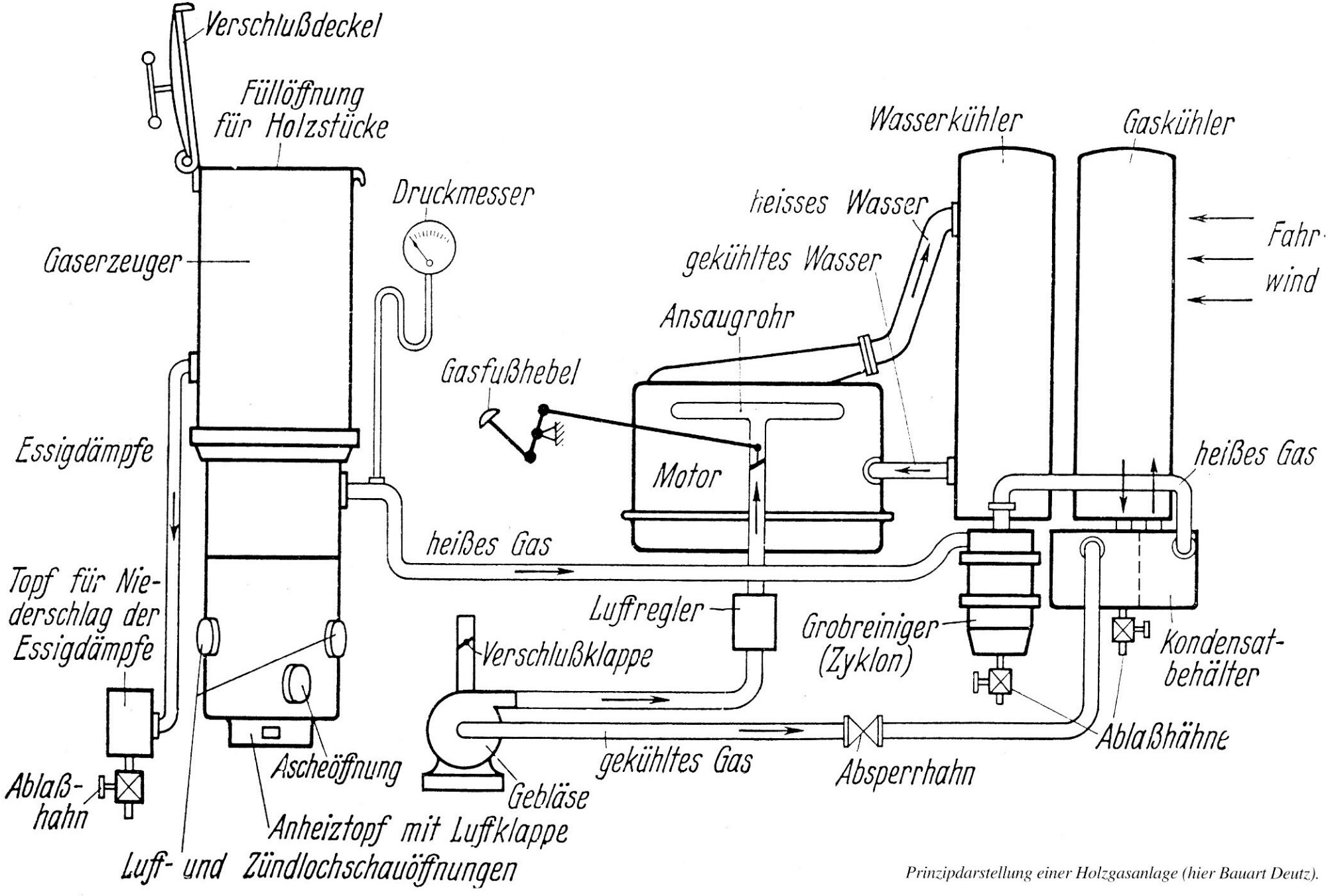


Kurze Zeit später wurde eine weitere Alarmeinheit mit Panzerkampfwagen IV (7,5-cm L/24) und einigen Fahrschulpanzern I B nach Wandersleben geschickt. Zu einer Gefechtsberührung mit den Amerikanern ist es nicht mehr gekommen; die Einheit löste sich selbst auf. Vielfach improvisierten die Kommandeure der schnell zusammengestellten Kampfgruppen. In Sachsen ist für eine solche Alarmeinheit (Kampfgruppe Kienast) eine Fahrschulwanne 34 (r) mit einer 8,8-cm-Fliegerabwehrkanone bestückt worden. Andere Fahrschulpanzer fristeten noch ein kurzes Dasein als Nachschubschlepper oder als Zugmittel. Der Krieg ging zu Ende. Panzerfahrer wurden nicht mehr benötigt. Die für sie bestimmten Panzerkampfwagen säumten größtenteils als ausgeglühte Wracks die Vormarschstraßen der alliierten Truppen.

Mit verbundenen Augen wurde das Aufsitzen geübt. Auch im Dunkeln sollten die Panzerbesatzungen blitzschnell ihre Plätze einnehmen können.

Neben der zukünftigen Panzerfahrern mußten im Ersatzheer Fahrer für Zugkraftwagen und Schützenpanzerwagen in großer Zahl ausgebildet werden. Die Führerscheine der Klassen 1, 2 und 3 waren dementsprechend mit Vermerken über die Zusatzausbildung zu versehen, z.B. Gleisketten-LKW "Maultier". Der Führerschein Klasse 2 (Halbkettenfahrzeuge über 10 Tonnen) besaß laut Heeresmitteilung vom 21. März 1944 auch Gültigkeit für den Schweren Wehrmachtsschlepper (S.W.S.).

Fahrschulausbildung am mittleren Schützenpanzerwagen Hlkl 6 p (Sd.Kfz.251). Das Bild oben zeigt die Ausführung D, die Abbildung unten die Ausführung A. Bemerkenswert die Halterung mit Gasflasche an der rechten Seitenpanzerung des Aufbaus.



Prinzipdarstellung einer Holzgasanlage (hier Bauart Deutz).

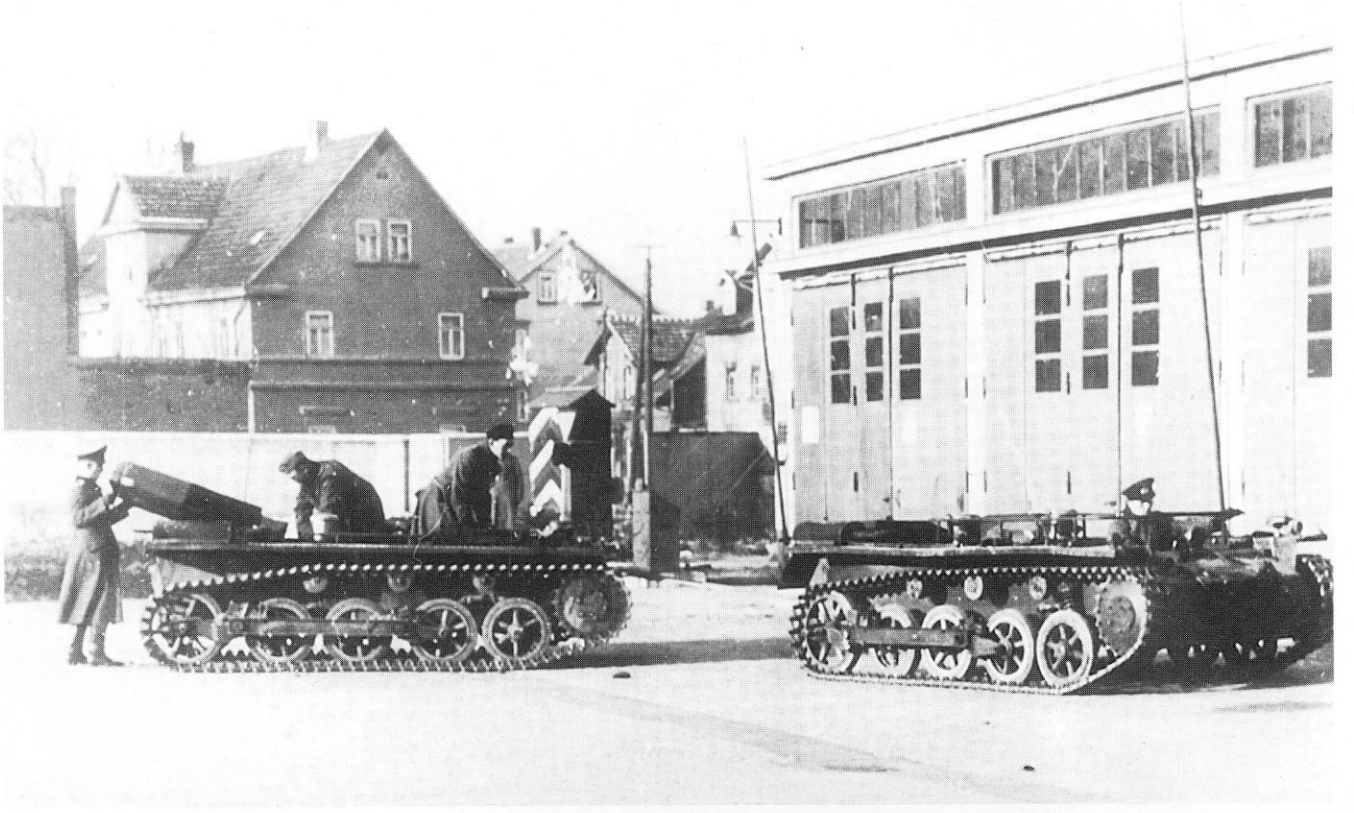
Fahrschulpanzer I A (LaS, LaS Krupp)

Ende 1933 wurde das Kraftfahrlehrkommando in Zossen bei Berlin, als erster Panzerverband der Reichswehr, allerdings noch ohne Panzerkampfwagen aufgestellt. Wenige Monate später, im April 1933, kamen am gleichen Ort die ersten drei Panzerkompanien des Kraftfahrlehrkommandos zur Aufstellung, immer noch ohne Panzerkampfwagen. Von diesem Zeitpunkt an war absehbar, daß der Bedarf an Panzerfahrern sprunghaft steigen würde. Es mangelte an geeignetem Ausbildungsgerät; die bis dahin für die Fahrerausbildung verwendeten Kettenschlepper aus der Wirtschaft konnten nur als Behelf bewertet werden. Deshalb wurde die Fertigung von Fahrschulpanzern I vorgezogen, von denen zwischen Februar und April 1934 15 Stück unter der Tarnbezeichnung Landwirtschaftsschlepper (LaS) ausgeliefert worden sind. Das Kraftfahrlehrkommando Zossen erhielt die Fahrschulpanzer im Sommer des Jahres.

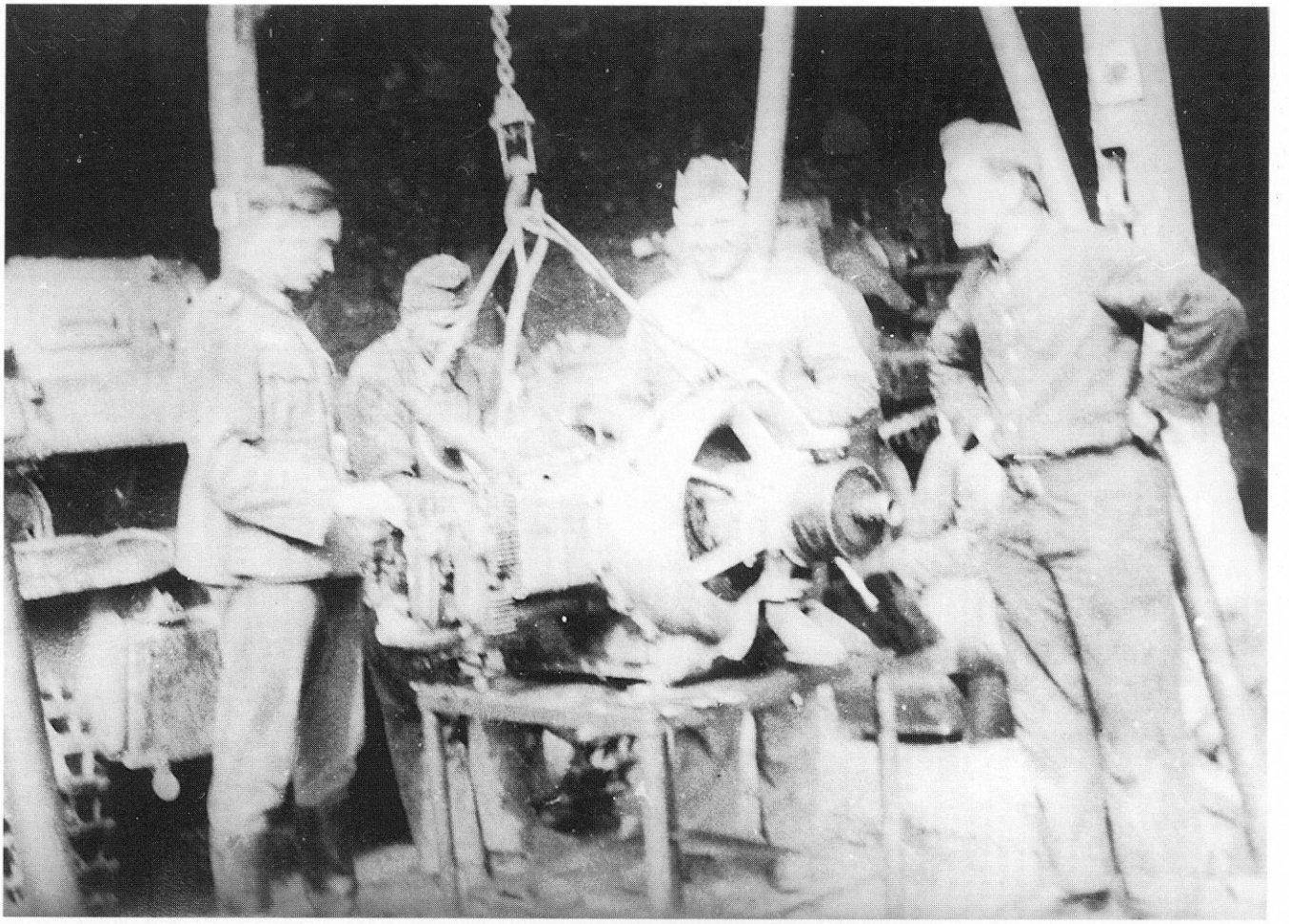
Beim Kraftfahrlehrkommando 2 in Ohrdruf kamen die ersten Ausbildungsgeräte Ende Februar 1935 an. Ein Fahrzeug erhielt jeder Lehrtrupp (=Kompanie). Die Fahrleistung des 3,5 Tonnen schweren Fahrschulpanzer I A ließen trotz fehlenden Aufbaus und Drehturms und der damit verbundenen Gewichtseinsparung zu wünschen übrig. Dafür konnten neben dem Fahrlehrer bis zu vier Schüler mitgenommen werden. Ein umlaufendes Stahlrohrgeländer diente im schweren Gelände als zusätzliche Sicherheit, war aber nicht an allen Fahrzeugen anzutreffen. Der Bestand an Fahrschulpanzer I A nahm in den folgenden Jahren zu. Sie entstanden durch Umrüstung ausgesonderter Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) Ausführung A. Der größte Teil wurde an die Motorschulen des N.S.K.K abgegeben und dort in den Unterkursen zur Grundausbildung neu einberufener und für eine zukünftige Verwendung als Panzerfahrer vorgesehener Wehrpflichtiger verwendet.

Fahrschulausbildung vor dem Krieg bei der 3. Panzerbrigade in der Nähe von Bamberg. Hier wurde ein Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), Ausführung A dafür verwendet. Ein Maschinengewehr ist entfernt worden, um die Waffen nicht unnötig dem Staub auszusetzen.

Die zweite Stufe der Fahrschulausbildung mit dem Fahrschulpanzer I A und I B - sichere Fahren in der Sandkuhle - stellte höhere Anforderungen an die Fahrschüler. Das Übertouren des Motors sollte vermieden werden. Anzustreben war die volle Ausnutzung der Motorkraft durch rechtzeitiges Schalten. Im Merkblatt II vom 9. Februar 1938 wurde überdies besonders darauf hingewiesen, das "... das Lenken an Hängen stets nur durch Auskuppeln zu erfolgen..." hat.



Fahrschulpanzer I A (LaS Krupp) der Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 1 in Erfurt während der Ausbildung. Die gepanzerte Motorraumabdeckung wurde hier völlig entfernt und durch einen flachen Aufbau mit auffällig großen Luftschächten ersetzt, der einen leichteren Zugang zum Motorraum ermöglichte.



In den Werkstätten wurden die Fahrschüler in die Instandsetzung eingewiesen - hier beim Ausbau des M 305-Motors.

Erinnerungsfoto mit Fahrschulpanzer I A (LaS Krupp) aus dem Krieg. Auf dem Motorraum die groß dimensionierte Holzgasanlage.

Betanken eines Fahrschulpanzer I A (LaS Krupp). Aufnahme aus der Vorkriegszeit. Die beiden Tanks konnten insgesamt 144 Liter Vergaserkraftstoff aufnehmen. Der Verbrauch lag unter einem Liter je gefahrenen Kilometer.

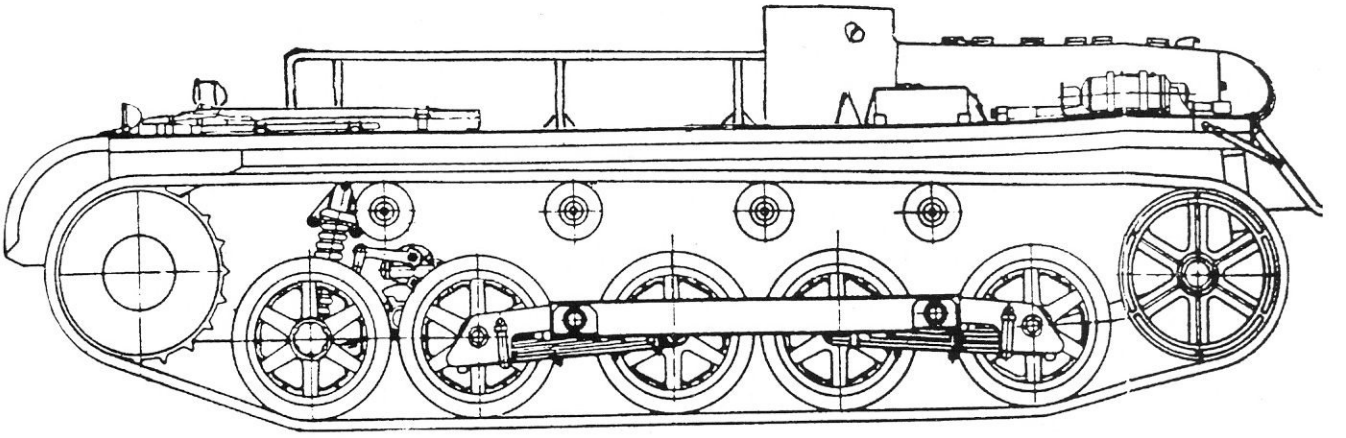
Bahnverladung einer Panzerausbildungskompanie im Krieg. Neben Panzerkampfwagen III (FAMO) und Panzerkampfwagen IV (7,5-cm) (Sd.Kfz.161), Ausführung B gehörten Fahrschulpanzer I A (LaS Krupp) zum Bestand der Einheit.

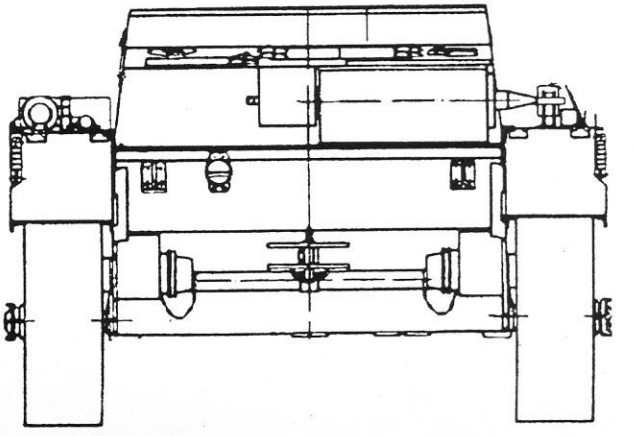
Fahrschulpanzer I B (LaS, LaS Maybach)

Zwischen 1936 und dem November 1938 sind insgesamt 164 Panzerkampfwagen I der Ausführung B ohne Panzeraufbau und Drehturm zur Auslieferung gekommen. Die Truppe verwendete sie zunächst als Instandsetzungskraftwagen in den Panzerabteilungen. Etwa ab Mitte 1940 ist ein Teil der 4 Tonnen schweren Fahrzeuge für die Ausbildung von Panzerfahrern in den Ersatz- und Ausbildungsabteilungen eingesetzt wonden. Auch die Motorschulen des N.S.K.K erhielten den Fahrschulpanzer I B, wo sie in den Unterkursen zur Grundausbildung Verwendung fanden. Ihre Zahl hat sich im Kriegsverlauf durch den Umbau ausgesonderter Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101) erhöht. In einer Stärkemeldung über die beim Ersatzheer befindlichen Panzerfahrzeuge vom 1. März 1945 sind keine Angaben über den Fahrschulpanzer I zu finden; sie durften zu diesem Zeitpunkt größtenteils beim N.S.K.K gewesen sein. Gegenüber dem Fahrschulpanzer I A stellte die Ausführung I B einen wesentlichen Fortschritt dar. Der 100 PS-Maybachmotor besaß die größeren Leistungsreserven und wegen der günstigeren Schwerpunktlage ließ sich der Panzer im schweren Gelände leichter fahren. Bekannt geworden sind verschiedene Ausführungen mit und ohne umlaufendes Geländer; einige Fahrzeuge erhielten eine der Fahrerfront ähnlich gestaltete Verblendung mit Sehöffnung für Fahrschüler und Fahrlehrer. Während des Krieges wurde es üblich, Fahrschulpanzer I B mit Holzgas zu betreiben. Die Anordnung der Holzgasgeneratoren war nicht einheitlich.

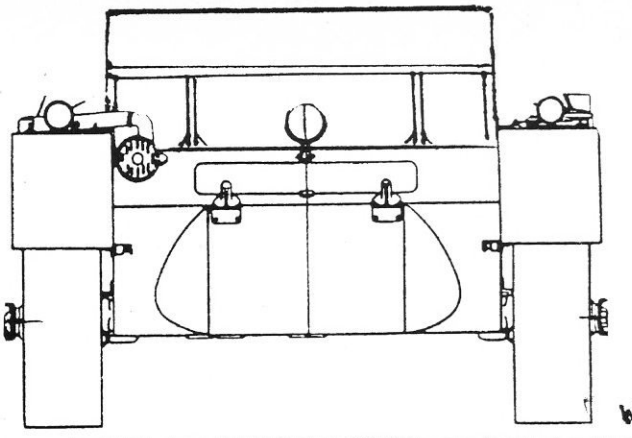
Der Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrwesen Oberst von Schell schrieb zu Beginn des Zweiten Weltkrieges in dem Aufsatz " Motorisierung und Heer": " Je stärker... die Wirtschaftsmotorisierung eines Landes ist, um so umfangreicher und stärker kann auch die Motorisierung seines Heeres ein." Schnelligkeit, Beweglichkeit und Schlagkraft sollten die Siegesaussichten erhöhen. Das waren auch die Grundlagen der Ausbildung an der Schule für Heeresmotorisierung in Wünsdorf..

Vorführung mit dem Fahrschulpanzer I B (LaS Maybach) an der Schule für Heeresmotorisierung in Wünsdorf. Bilder dieser Art schmückten die Illustrierten und sollten im In- und Ausland eine Vorstellung vom Ausbau und der Leistungsfähigkeit der Panzerwaffe vermitteln.

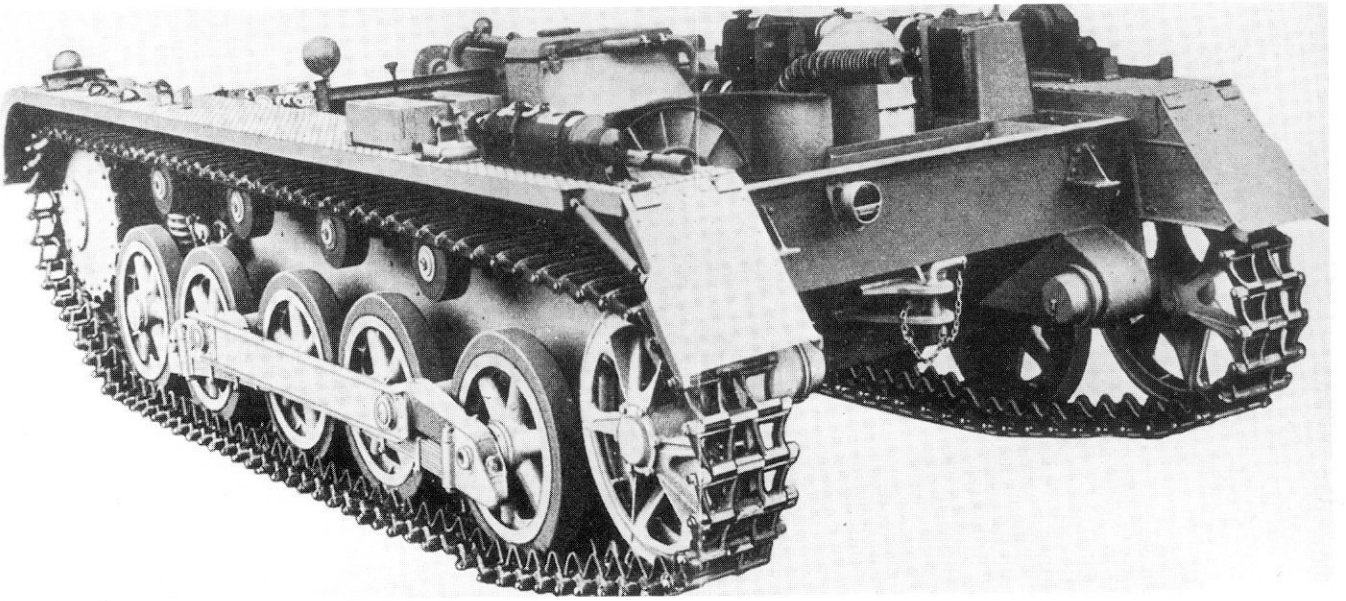


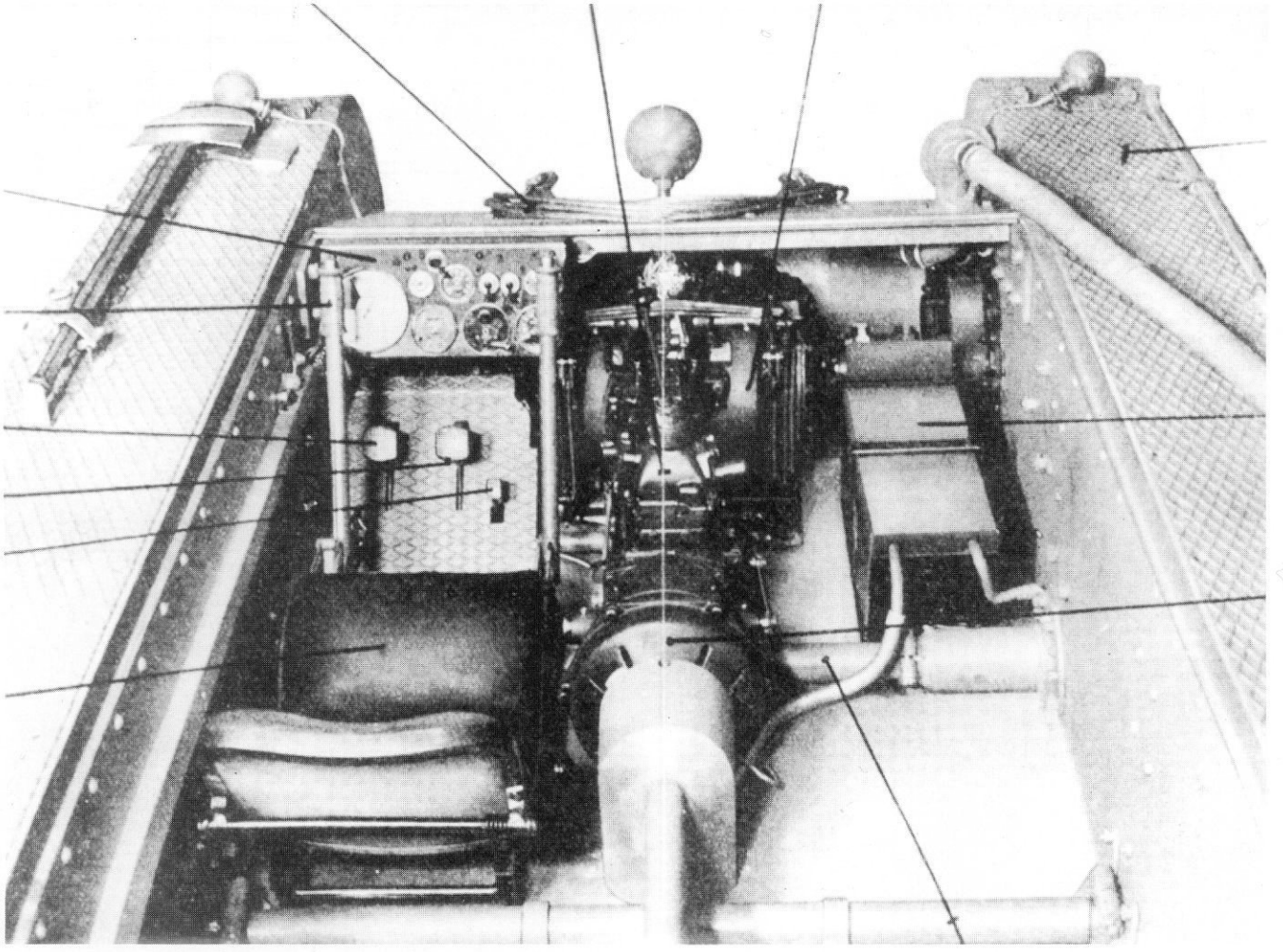


Dreiseitenriß des Fahrschulpanzer I B (LaS Maybach).

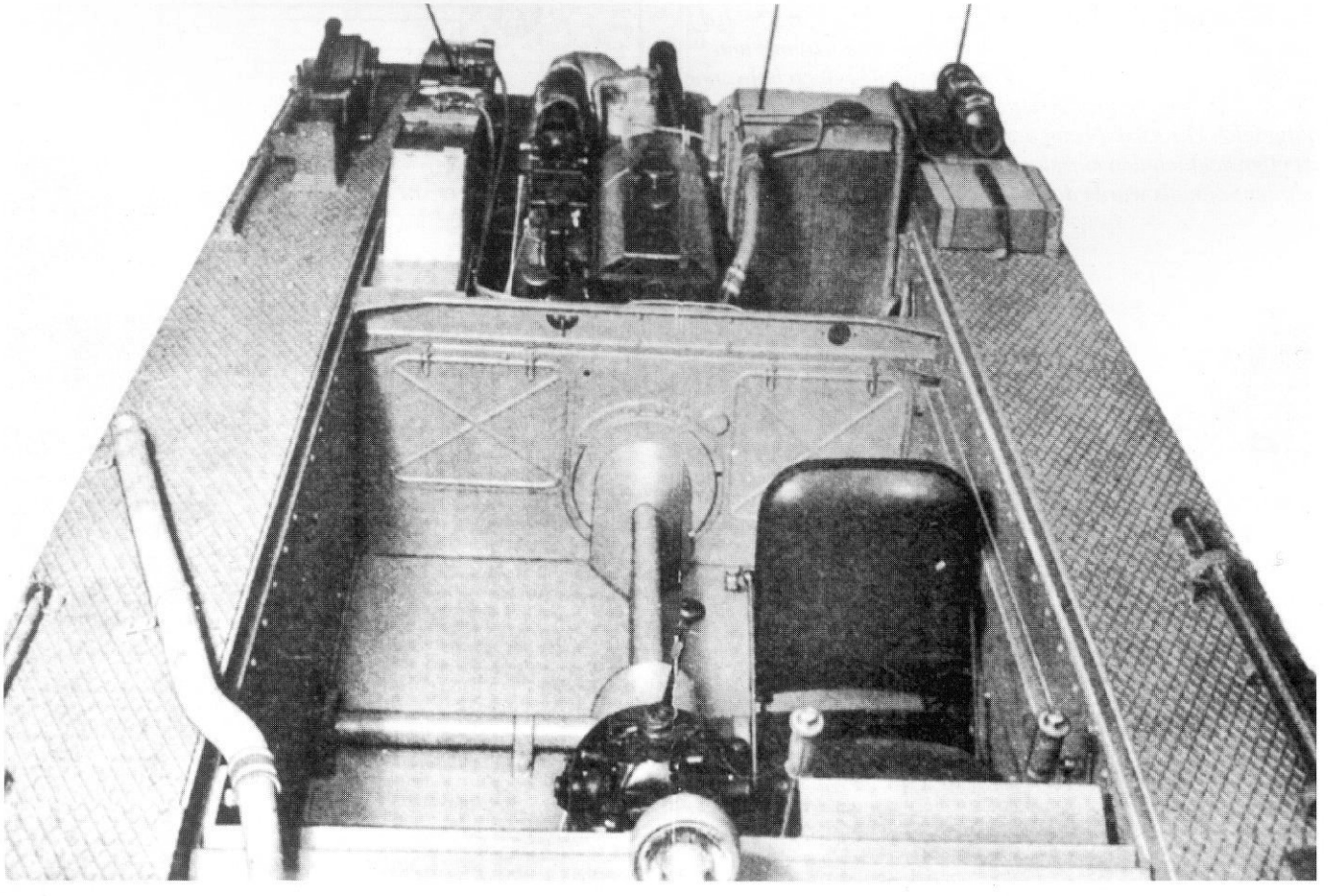


Das Fahrgestell des Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz. 101), Ausführung B ohne Panzerabdeckung des Motorraums und Panzeraufbau mit Turm. Bei Verwendung als Fahrschulwanne wurde lediglich die Panzerabdeckung des Motorraums wieder aufgesetzt. Die Ausführung der Geländer um den Fahrerraum ist offensichtlich den einzelnen Truppenwerkstätten überlassen worden; oftmals wurde darauf verzichtet.

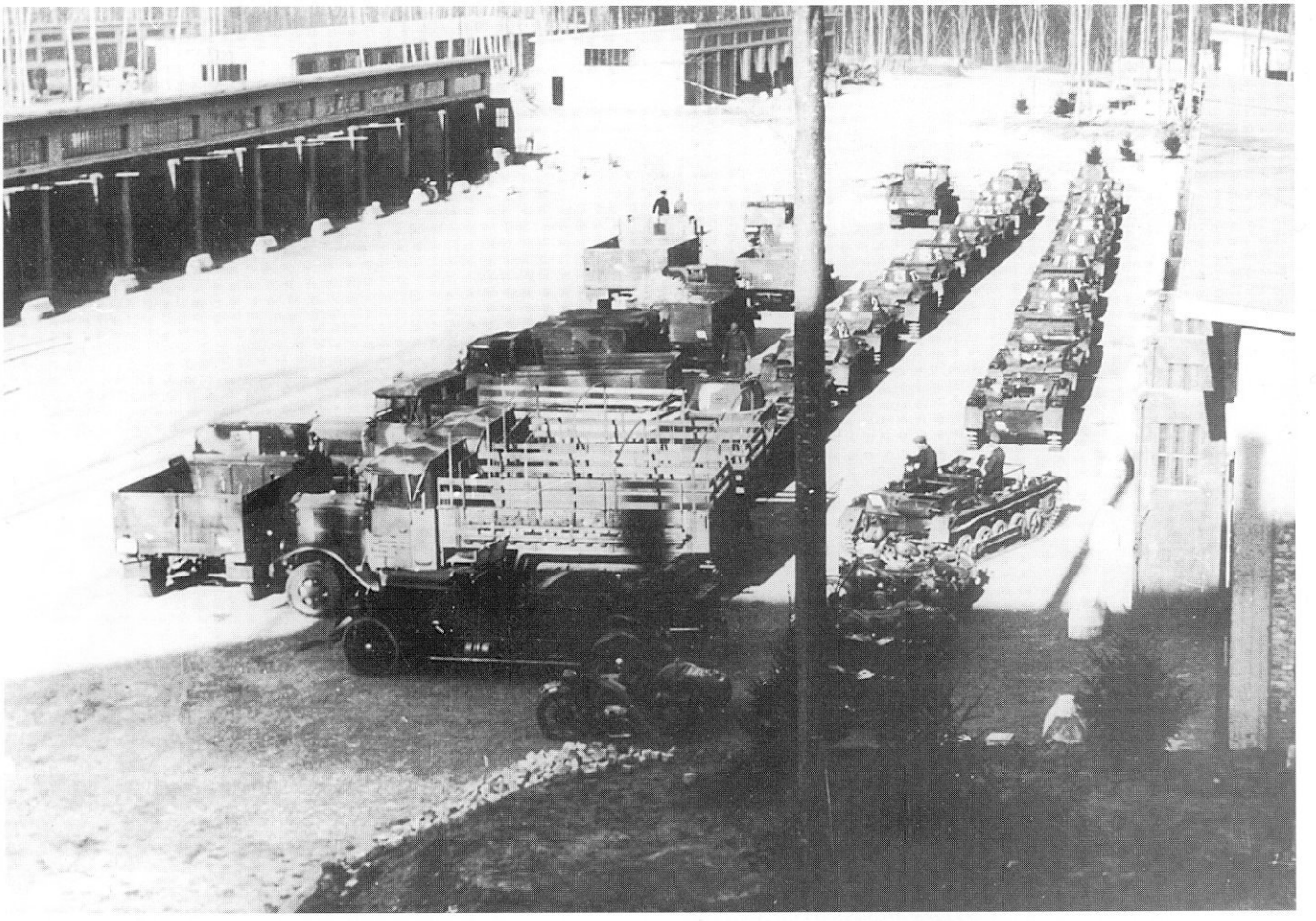




So stellte sich der Fahrschulpanzer I B (LaS Maybach) den Fahrschülern dar. Der Blick auf den Fahrersitz mit dem Armaturenbrett. In der Mitte die Antriebswelle mit der Kupplung und dem Schaltgetriebe ZF Aphon "FG 31". Die Abbildung unten zeigt den 6-Zylinder-Maybachmotor NL 38 (100 PS bei 3000 U/min).



Fabrikneue Fahrschulpanzer I B (LaS Maybach) im Sommer 1937 an der Kraftfahrkampftruppenschule Wünsdorf.

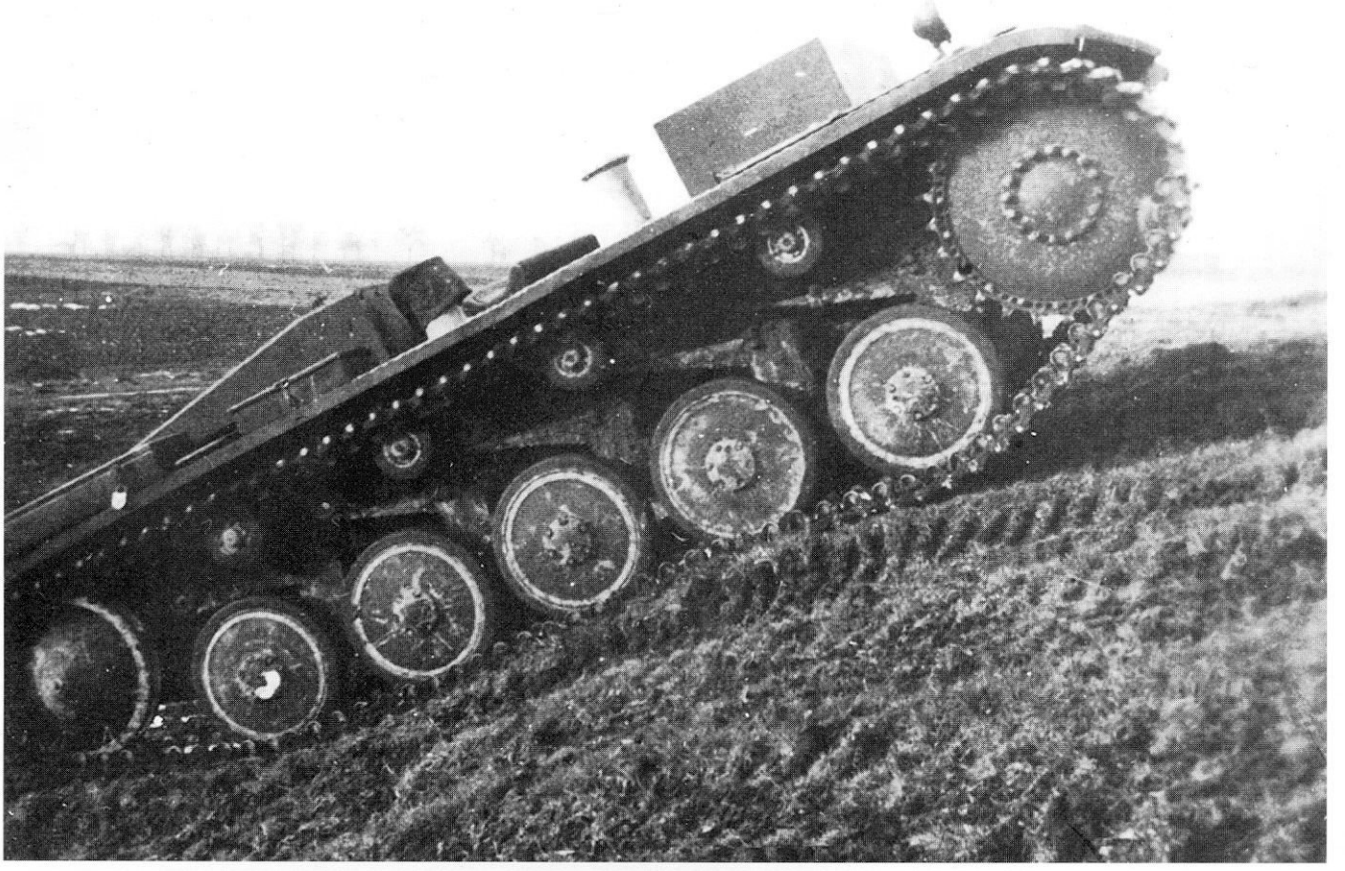


Bereitstellung einer Panzerkompanie auf dem Kasernenhof. Dazu gehören 17 Panzerkampfwagen I (MG) (Sd.Kfz.101), zwei Panzerkampfwagen II (2 cm) (Sd.Kfz.121), ein Panzerbefehlswagen I (Sd.Kfz.265) und drei Fahrschulpanzer I, die als Instandhaltungskraftwagen genutzt wurden.

Auf dem Parkplatz des Panzerregiment 5. Eine Aufnahme aus dem Jahr 1937.

Fahrschulausbildung beim Panzerregiment 5. Die Fahrschulpanzer wurden mit dem Fahrlehrer und zwei bis vier Fahrschülern besetzt. Zu ihren Aufgaben gehörte auch die Wartung und Pflege der Fahrzeuge während der Marschpausen. Ziel der Ausbildung war "... die völlige Beherrschung der Maschine".

Als Instandsetzungskraftwagen I B im Polenfeldzug, September 1939. Ein Großteil der mit Truppe in das Feld ausrückenden Fahrzeuge dieser Art wurde bis 1941 an das Ersatzheer abgegeben, wo der Bedarf an Fahrschulpanzern sprunghaft angestiegen war.



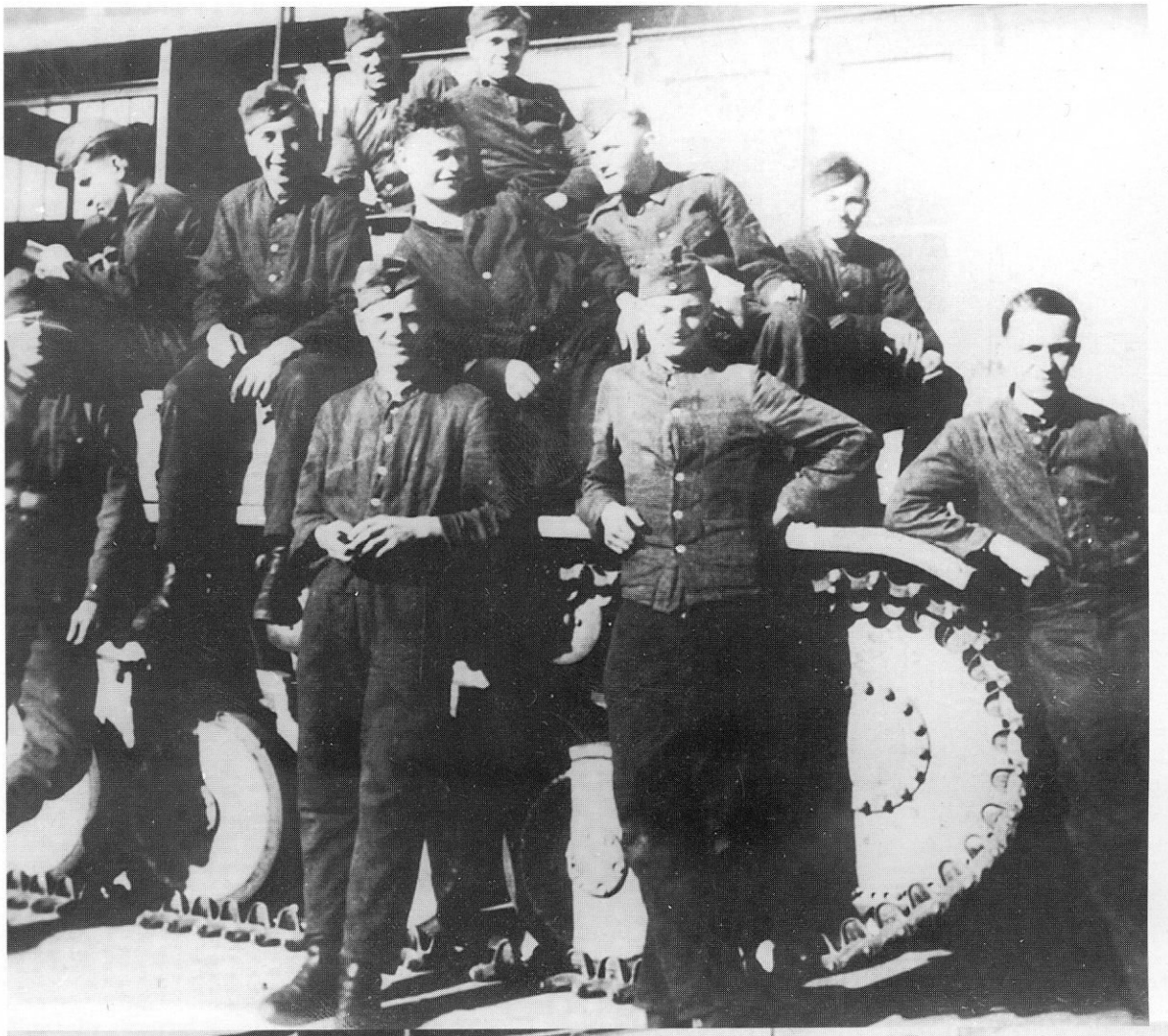
Fahrschulpanzer II (LaS 100)

Fahrschulpanzer II sind ab 1941 in Erscheinung getreten und zwar zunächst die älteren Baureihen a 1 - b, die durch den Umbau ausgesonderter Panzerkampfwagen zur Verfügung standen. Vom Fahrschulpanzer II a 1 - b sind Ausführungen ohne Panzeraufbau und mit einer als Blechatrappe nachgebildeten Fahrerfront bekannt geworden. Weiterhin gab es Fahrzeuge mit dem kompletten Panzeraufbau aber ohne Drehturm. Bei einer Verwendung mit Drehturm waren die Waffen ausgebaut und an die Heereszeugämter zurückgegeben worden. Fahrschulpanzer aus der c-Ausführung des Panzerkampfwagen II existierten ebenfalls mit und ohne Panzeraufbau. In der zuletzt genannten Ausführung mit dem üblichen, umlaufenden Geländer. Gleiches galt für die Fahrschulpanzer II A - C, von dem es mannigfaltige Ausführungen gab. Weniger verwendet hat man als Fahrschulpanzer den Panzerkampfwagen II (2-cm) (Sd.Kfz.121), Ausführung F, und vermutlich nur in Einzelexemplaren gab es den Fahrschulpanzer auf der Basis des Schnellkampfwagens (Panzerkampfwagen II (2-cm) (Sd.Kfz.121), Ausführung D - E. Auch bei den Fahrschulpanzern II gehörte der Holzgasbetrieb zu den im Krieg üblichen Aushilfen, um den Ausbildungsbetrieb unter den Bedingungen einer zunehmend ungenügenden Kraftstoffversorgung aufrecht erhalten zu können. Daneben wurde ein Propan-Butan-Gasgemisch als Kraftstoffersatz verwendet, wozu Gasflaschen auf dem Fahrzeugheck befestigt werden mußten. Im Vergleich zu den Holzgasgeneratoren war diese Betriebsform sehr beliebt. Es traten keine Leistungsverluste auf, das bei den Fahrschülern nicht sehr beliebte Zerkleinern und Trocknen des Holzes entfiel. Auch konnte der Motor bei niedrigen Außentemperaturen sofort gestartet werden. Über die Zahl der beim Ersatzheer und dem N.S.K.K. verwendeten Fahrschulpanzer II gibt es keine gesicherten Angaben. In der Regel waren es einzelne Fahrzeuge, die nach Abschluß der Umbauten aus den Instandsetzungswerkstätten abgegeben wurden. Da ist die Zahl von 28 Panzerkampfwagen II schon auffällig, die laut Rüstungsstand des Heeres im April 1943 zu Fahrschulwagen umgebaut werden sollten. Fahrschulpanzer II waren häufig in Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilungen anzutreffen .

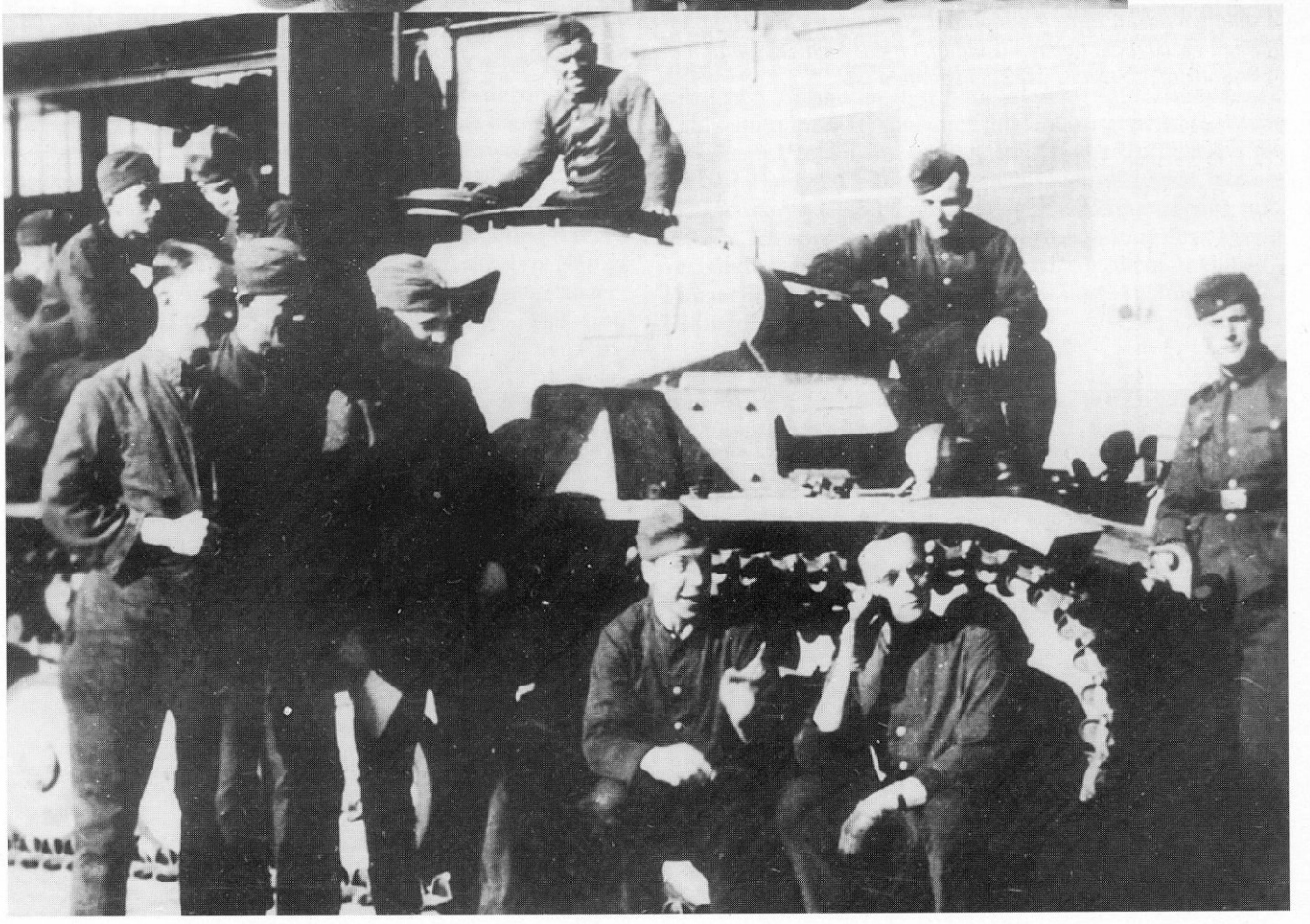
Während der Ausbildung festgefahren. Die Besatzung eines Panzerkampfwagen II (2 cm) (Sd.Kfz.121), vermutlich ein Fahrzeug der c-Ausführung, wartet auf den Bergetrupp. Aufnahme aus der Vorkriegszeit.

Fahrschulpanzer II (LaS 100) während der Ausbildung im Frühjahr 1944 bei der Panzerjägerausbildungskompanie Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilung 4 in Leipzig-Borna.

Zwei verschiedene Ausführungen des Fahrschulpanzer II (LaS 100) bei der Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilung 4 in Leipzig-Borna. Das unten gezeigte Fahrzeug verfügt noch über den Panzeraufbau, bei dem oben abgebildeten Fahrschulpanzer ist die Fahrerfront aus Blech nachgebildet und diente als Spritzwasserschutz.



Umbau eines Panzerkampfwagen II zum Fahrschulpanzer in der Werkstatt der Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilung 4 in Leipzig-Borna. Die Panzer wurden ab Heereszeugamt ohne Waffen ausgeliefert.



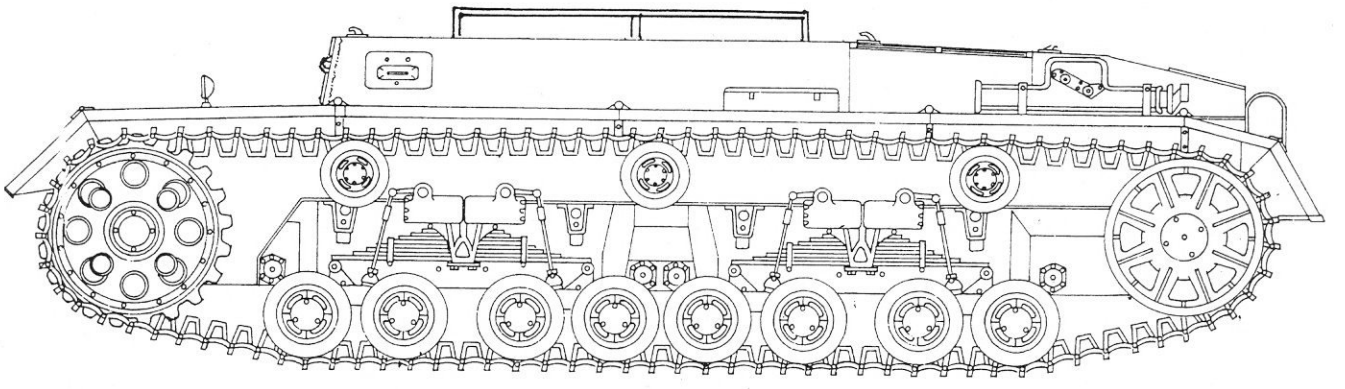
Ausbildung am Panzerkampfwagen II (2 cm) (Sd.Kfz. 121). Der Mündungsfeuerdämpfer der 2-cm-Kampfwagenkanone 30 fehlt. Die Aufnahme entstand im Herbst des Jahres 1940.

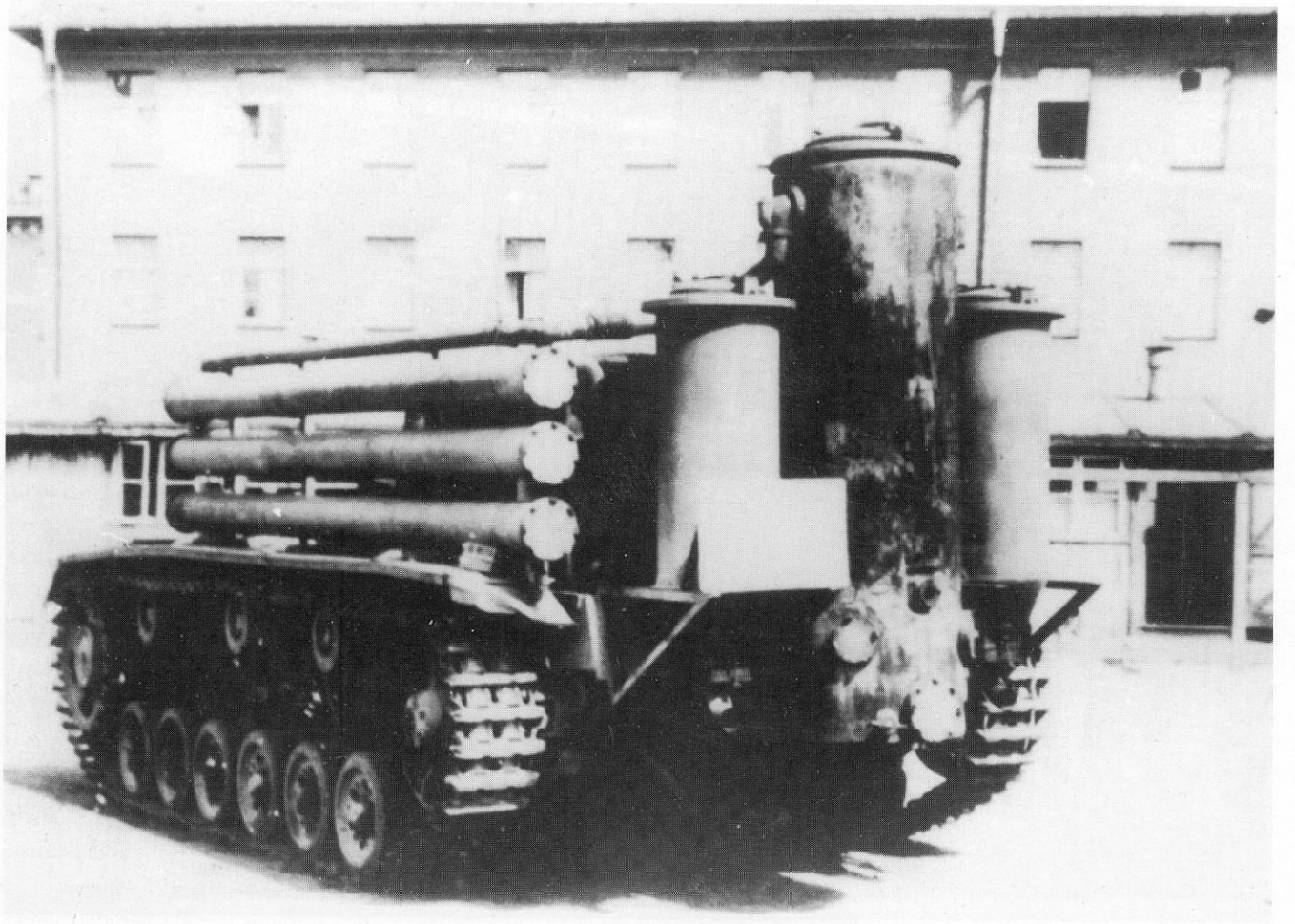
Vermutlich nur in Einzelexemplaren gab es den Fahrschulpanzer II D, E (LaS 138), hier auf einer Aufnahme aus dem Jahr 1944 gezeigt. Es ist nicht nachvollziehbar, ob das Fahrzeug durch die Ausrüstung eines Flammpanzers (Sd.Kfz.122) oder einer Selbstfahrlafette (Sd.Kfz.132) entstanden ist.

Fahrschulpanzer III (ZW)

Nur sehr zögernd kamen Panzerkampfwagen III verschiedener Ausführungen als Fahrschulpanzer in die Ersatz- und Ausbildungsabteilungen des Ersatzheeres. Dieser Kampfwagen spielte, obwohl nicht mehr den Anforderungen genügend, bis 1943 in den Panzerdivisionen eine wichtige Rolle. Überzählige Fahrgestelle sind für Sonderzwecke umgerüstet worden (Pionierpanzer, Bergepanzer u.a.). Außerdem wurde jedes Panzer III-Fahrgestell für die hochlaufende Sturmgeschützfertigung benötigt. Damit verbunden war ein unvermindert hoher Ersatzteilbedarf für diesen Typ. Naturgemäß waren es zunächst die älteren Baureihen des Panzerkampfwagen III (3,7-cm) (Sd.Kfz.141) mit dem Fünf- und dem Achtrollenlaufwerk, die als Einzelexemplare in den Panzerersatz- und Ausbildungsabteilungen auftauchen. Es folgten die moderneren Ausführungen E bis J, die teilweise ein sehr unterschiedliches Äußeres zeigten. In der Regel war, um Gewicht einzusparen, der Turm entfernt worden. Vorliegende Abbildungen, auch von Kampfwagen mit Schachtellaufwerk (FAMO), lassen die Schlußfolgerung zu, daß das nicht immer der Fall gewesen ist. Fahrschulpanzer III ohne Turm gab es mit dem Panzerkastenaufbau, teilweise mit zusatzlichen Anbauten und ohne diesen (Fahrschulwanne). Fahrschulpanzer III sind auch mit Holzgasgeneratoren oder mit einem Propan-Butan-Gasgemisch aus Gasflaschen betrieben wonden. Erstere wurden am Fahrzeugheck, letztere in besonderen Halterungen auf der Deckenpanzerung mitgeführt. Entsprechend der Fahrzeugausstattung ihrer Frontverbände waren Fahrschulpanzer III vor allem in Panzer-, Panzerjäger-, Sturmgeschützersatz- und Ausbildungsabteilungen anzutreffen.

Vom Panzerkampfwagen III (3,7-cm) (2/ZW) Ausführung B sind insgesamt nur zwölf Stück hergestellt worden. Belegt ist der Umbau dieses Typs als Fahrschulpanzer, wobei es sich ebenfalls nur um Einzelstücke gehandelt haben dürfte.





Fahrschulpanzer III (ZW) mit Holzgasanlage (vgl. Prinzipdarstellung auf Seite 10).

Umbau eines Fahrschulpanzer III (ZW) zum Bergepanzer in der Werkstatt der Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilung 4 in Leipzig-Borna. Gut erkennbar der abgesenkte Erdsporn.

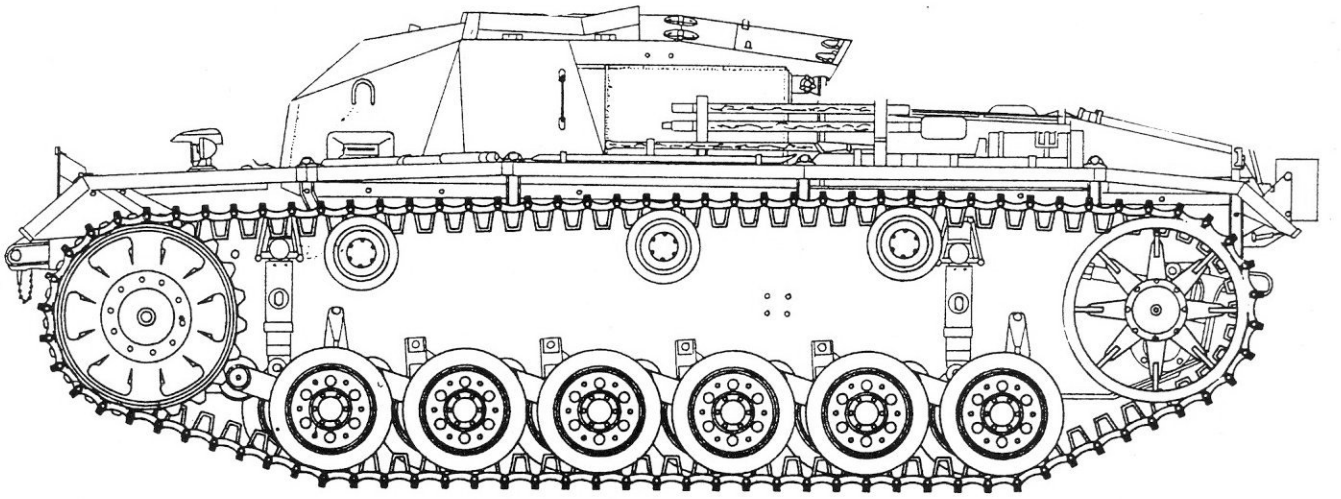
Ausbildung an Panzerkampfwagen III verschiedener Ausführungen in Eisenach. Bei dem links im Bild zu sehenden Panzerkampfwagen III mit Schachtellaufwerk sind recht gut die Gasflaschen auf dem Heck erkennbar. Das Bild unten zeigt einen Panzerkampfwagen III (7,5-cm) (Sd.Kfz.141/2), Ausführung N. Aufnahmen vom Frühjahr 1944.

Beim Ersatzheer kamen neben veralteten Kampfwagenmodellen Prototypen und O-Serienfahrzeuge für Ausbildungszwecke zum Einsatz, die wegen verschiedener Mängel (Entwicklungsfehler, fehlende Ersatzteile) nicht beim Feldheer in Gebrauch genommen wurden. Hier zu sehen ist ein Zug, einer Panzerausbildungskompanie, der komplett mit Panzerkampfwagen II der G- und H-Ausführung (Baujahr 1940/41) ausgestattet war, die ein Schachtelfahrwerk an Stelle des üblichen Sechs-Rollenlaufwerks hatten (Panzerkampfwagen III (FAMO).

Fahrschul-Sturmgeschütz III (ZW)

In geringer Zahl kamen bei Sturmgeschützersatz- und Ausbildungsabteilungen Fahrschul-Sturmgeschütze III zum Einsatz. Dabei handelte es sich um Sturmgeschütze älterer Baureihen, deren Sturmkanonen ausgebaut worden waren. 1943 nahm der Bedarf der Sturmgeschützwaffe an Soldaten mit der Befähigung, gepanzerte Gleiskettenfahrzeuge bis 30 Tonnen fahren zu konnen, erheblich zu. Das zwang zu solchen Behelfslösungen, obwohl bei den Frontverbänden dringend jedes Sturmgeschütz benötigt wurde.

Ein Fahrschul-Sturmgeschütz der E-Ausführung der Sturmgeschütz-Ersatz- und Ausbildungsabteilung 200 in Schweinfurt. Aufnahme vom Januar 1943.



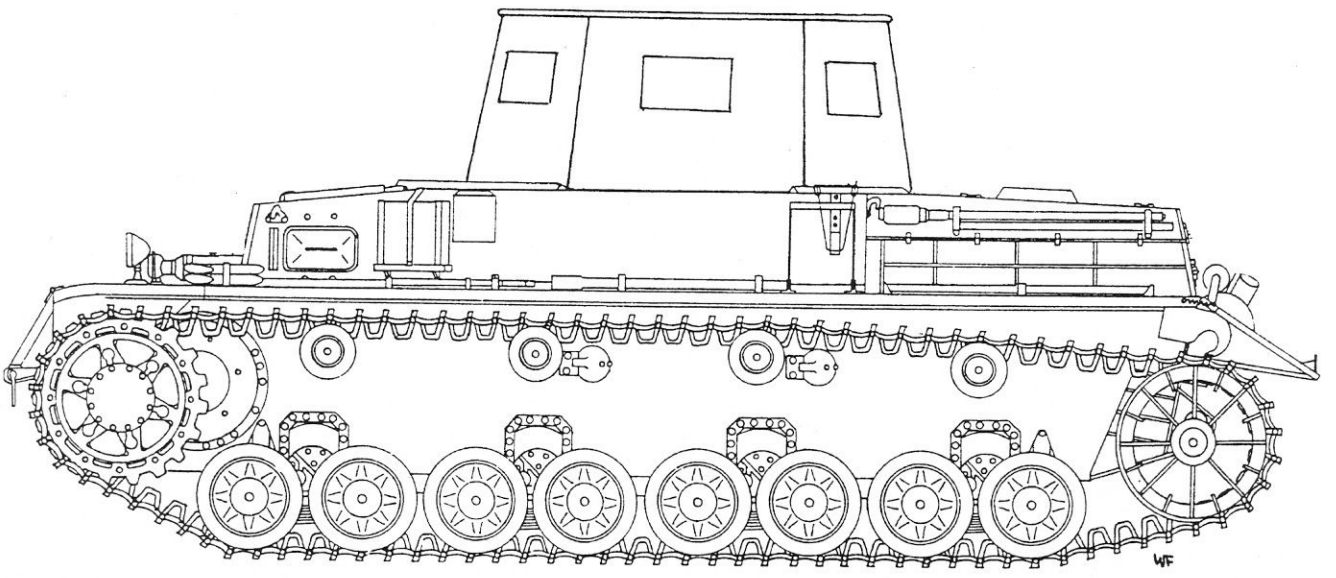
Durch den Ausbau der Sturmkanone, der Waffenblende und der Munitionshalterungen ergab sich eine Gewichtseinsparung von etwa zwei Tonnen. Außerdem war der Innenraum größer und bot mehr Platz für die Fahrschüler.

Fahrschulausbildung mit einem Sturmgeschütz III der B-Ausführung, dessen Sturmkanone nicht ausgebaut worden ist. Aufnahme aus dem Jahr 1942.

Fahrschul-Sturmgeschütze bei der Sturmgeschütz-Ersatz- und Ausbildungsabteilung 200 in Schweinfurt. Sie war die älteste Abteilung der Sturmgeschützwaffe beim Ersatzheer.

Fahrschulpanzer IV (BW)

Erst sehr spät kamen im Kriegsverlauf Panzerkampfwagen IV (7,5-cm) (Sd.Kfz.161) der Ausführungen A bis E als Fahrschulwagen in die Ersatz- und Ausbildungsabteilungen des Ersatzheeres sowie an die Motorschulen des N.S.K.K. In den letzteren wurden sie im Rahmen der Oberkurse verwendet. Hier sollten die Fahrschüler den selbständigen, vom Fahrlehrer über Sprechfunk geleiteten Umgang mit dem Gleiskettenfahrzeug im Gelände erlernen. Die Fahrschulpanzer IV entstanden durch Umbau ausgesonderter, größtenteils beschädigter Panzerkampfwagen. Bemerkenswert ist, daß sie vergleichsweise häufig mit ihren Drehtürmen (Maschinengewehre ausgebaut) verwendet wurden. Die Panzer verfügten in jedem Fall über die Panzerkastenaufbauten. Nur so konnte den zukünftigen Panzerfahrern ein möglichst realistisches Umfeld geboten werden. Dort wo die Drehtürme für eine andere Verwendung abgegeben werden mußten (z.B. als Festungs-Panzendrehtürme), sind ersatzweise sechsekkige Holztürme mit Sehöffnungen starr aufgesetzt worden. Eine orginelle Lösung die half, Gewicht und damit im Fahrbetrieb Kraftstoff zu sparen. Demselben Zweck diente auch der Fahrschulbetrieb mit aufgesetzten Gasflaschen für das übliche Propan-Butan-Gasgemisch. Zum Kriegsende wurden einige der bis dahin beim Ersatzheer und dem N.S.K.K. genutzten Fahrschulwagen mit ihrer dünnen Panzerung und kurzen Kampfwagenkanonen in Alarmeinheiten zu einem letzten Fronteinsatz gebracht.

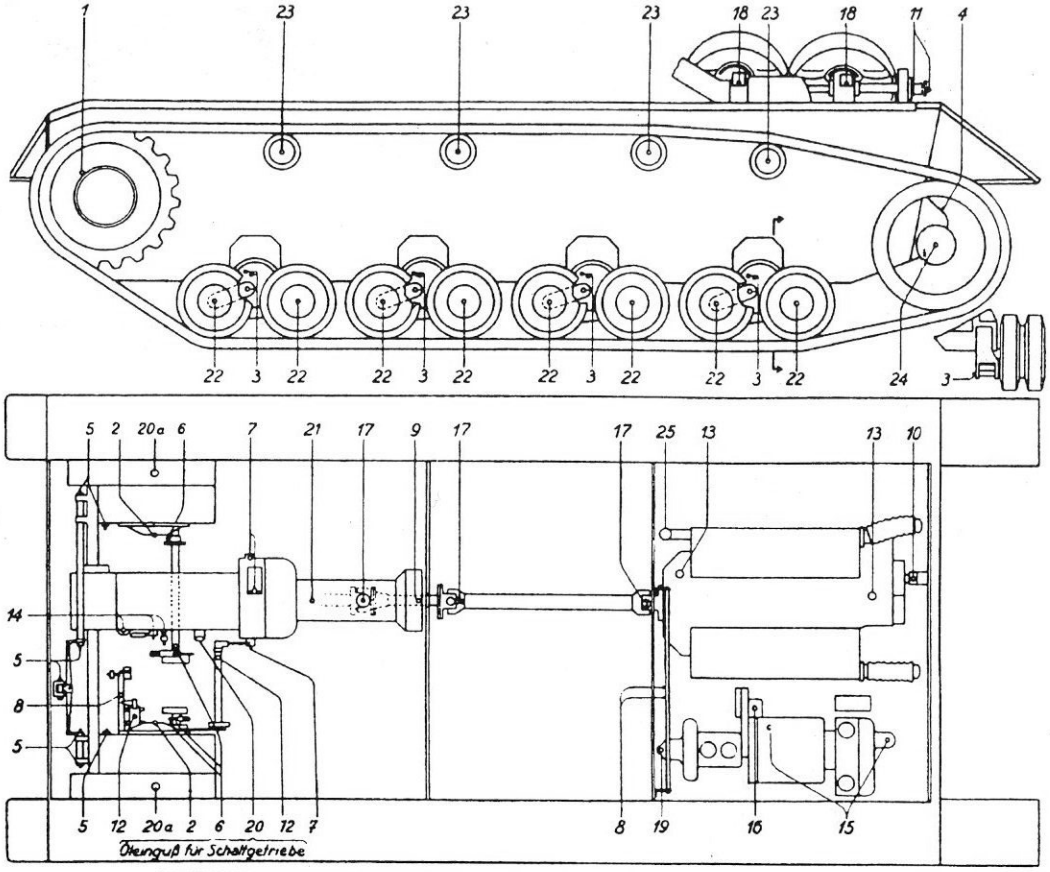


Für das Fahren von Panzerfahrzeugen mit Aufbau und bei geschlossenen Luken wurden an den N.S.K.K.-Motorschulen in vielen Fällen ältere Ausführungen des Panzerkampfwagen IV (Sd.Kfz.161) genutzt. Dort wo Türme fehlten, sind teilweise solche Turmattrappen aufgesetzt worden.

Nach der Einkleidung, Grundausbildung und Vereidigung beim Ersatzheer, wurden die in der Regel erst 17 Jahre alten Soldaten zu einem Acht-Wochen-Kurs beim N.S.K.K. kommandiert und zu Panzerfahrern ausgebildet.

Einweisung im Gelände. Als Fahrschulpanzer dient ein Panzerkampfwagen IV (7,5-cm) (Sd.Kfz.161), Ausführung D. Beide Maschinengewehre und die Kugelblende in der Fahrerfront wurden ausgebaut.

Der Alptraum viele Panzerfahrschüler-Schmierplan für den Panzerkampfwagen IV. Aufgabe der Fahrschulausbildung war es, wie in einem Zeitungsartikel aus dem Jahr 1944 geschildert "... verantwortungsbewußte, technische und handwerklich geschulte Menschen, die Seele des Panzers, heranzubilden, Fahrer die Freude am Fahren und am Fahrzeug haben". Ein starkes Stück Propaganda im Kriegsjahr 1944!



Schmieren, Ölwechsel, und Ölkontrolle!

Öl nur in warmem Zustand ablassen!

nach je km	Schmierstelle	Schmiermittel	Anzahl der Sch. St.	Benennung der Schmierstellen	Bemerkungen zum Schmiervorgang und zur Ölkontrolle
150 bzw. tägl.	25	Öl	1	Motor	Prüfen des Ölstandes unmittelbar nach Abstellen des Motors
	—		—	Luftfilter	Bei starkem Staubanfall: Mittels Waschbenzin reinigen. Besonders den großen Feinfiltereinsatz nach dem Reinigen nochmals mit reinem Waschbenzin durchspülen. Feinfiltereinsatz mit Motorenöl tränken und Behälter bis zur Marke mit Motorenöl füllen.
500	1	Fett	2	Triebrad	Schmiernippel säubern. Einpressen bis Fettkragen entsteht.
	2		2	Planetengetriebe	
	3		24	Laufrollenaufhängung	Schmiernippel säubern. Einpressen.
	4		2	Leitradaufhängung	
	5		7	Fahr-, Lenk- u. Fußbr.	

Schmierplan für das Fahrgestell des Pz. Kpfw. IV Ausf. H.

(Zum Einlegen in das Gerät!)

Fortsetzung oben

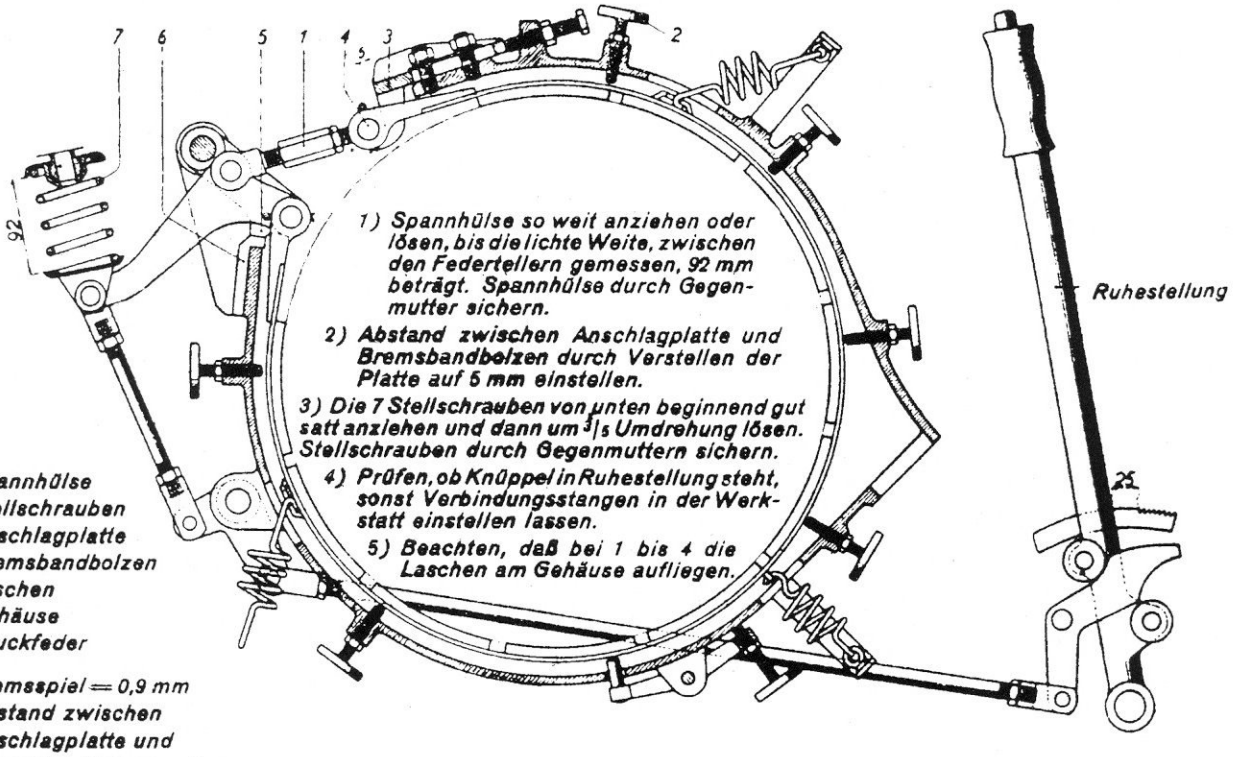
nach je km	Schmierstelle	Schmiermittel	Anzahl der Sch. St.	Benennung der Schmierstellen	Bemerkungen zum Schmiervorgang und zur Ölkontrolle
500	6	Fett	4	Hebellenkung	Schmiernippel säubern. Einpressen.
	7		3	Kupplungswelle	
	8		3	Vergasergestänge	
	9		1	Bremsentlüftung	
	10		1	Spannrolle	
	11		2	Lüfterantrieb	
	12		2	Kupplungsbetätigung	
	13		2	Motor	
	14		3	Schaltgetriebe	
	15		2	Stromerzeuger	
	16		1	Wasserpumpe für DKW-Motor	Fettbüchse 2- bis 3mal herumdrehen.
	—	Öl	—	Luftfilter	Bei normalem Staubanfall: Reinigen wie oben.
	18		2	Lüfter-Kegeltrieb	Ölstandprüfung: Seitliche Einfüllschraube öffnen. Öl bis zum Rand nachfüllen. Einfüllschraube schließen.
	19		1	Regler f. DKW-Motor	Ölstandprüfung: Einfüllschraube öffnen. Öl bis zum Rand nachfüllen. Einfüllschraube schließen.
	20		1	Schaltgetriebe	Ölstandprüfung: Einfüllstutzen öffnen. Öl bis zum Rand nachfüllen. Einfallstutzen schließen.
	20a		2	Planetengetriebe	Ölstandprüfung: Einfüllschraube oder Entlüfterstutzen und Überlaufschraube öffnen. Öl bis zum Überlauf nachfüllen. Einfüllschraube bzw. Entlüfterstutzen und Überlaufschraube schließen.
	21		1	Kupplungshals	Ölstandprüfung: Einfüll- und Überlaufschraube öffnen. Öl bis zum Rand der Überlaufschraube nachfüllen. Einfüll- und Überlaufschraube schließen.
2000	22	Fett	16	Laufrolle	Verschlußschraube entfernen. Schmiernippel eindrehen. Einpressen bis Fettkragen entsteht. Schmiernippel entfernen. Verschlußschraube wieder eindrehen.
	23		8	Stützrolle	
	24		2	Leitrad	
	18	Öl	2	Lüfter-Kegeltrieb	Öl ablassen: Nur in warmem Zustand. Öffnen der mittleren Deckenklappe im Heckpanzer. Ablaßschraube bei geschlossener Lüfterklappe abschrauben. Nach Ölablauf Ablaßschraube schließen. Öl einfüllen: Seitliche Einfüllschraube öffnen. Öl bis zum Rand einfüllen. Einfüllschraube und Klappe schließen.
	19		1	Regler f. DKW-Motor	Öl einfüllen: Einfüllschraube öffnen. Öl bis zum Rand einfüllen. Einfüllschraube schließen.
	20		1	Schaltgetriebe	Öl ablassen: Nur in warmem Zustand. Abschrauben des Deckels im Boden der Pz.-Wanne und der Ablaßschraube durch die Öffnung im Boden. Nach Ölablauf Ablaßschraube und Deckel im Boden der Pz.-Wanne schließen. Öl einfüllen: Einfüllstutzen öffnen. Öl bis zum Rand einfüllen. Getriebe kurz laufen lassen, Ölstand erneut prüfen und Öl ergänzen. Einfüllstutzen schließen.
	20a		2	Planetengetriebe	Öl ablassen: Nur in warmem Zustand. Ablaßschraube öffnen, nach Ölablauf Ablaßschraube schließen. Öl einfüllen: Einfüllschraube oder Entlüfterstutzen und Überlaufschraube öffnen. Öl bis zum Überlauf einfüllen. Öffnungen verschließen. Getriebe kurz laufen lassen. Ölstand erneut prüfen und Öl ergänzen. Einfüllschraube bzw. Entlüfterstutzen und Überlaufschraube schließen.
	21		1	Kupplungshals	Öl ablassen: Nur in warmem Zustand. Ablaßschraube öffnen, nach Ölablaß Schraube schließen. Öl einfüllen: Einfüll- und Überlaufschraube öffnen. Öl bis zum Rand der Überlaufschraube einfüllen. Einfüll- und Überlaufschraube schließen.
	25		1	Motor	Öl ablassen: Nur in warmem Zustand. Abschrauben der Deckel im Boden der Pz.-Wanne und der Ablaßschrauben durch die Öffnungen im Boden. Nach Ölablauf Ablaßschrauben und Deckel schließen. Öl einfüllen: Einfüllstutzen öffnen, Öl in Ölbehälter bis zur oberen Marke des Meßstabes einfüllen. Motor kurz laufen lassen, Ölstand erneut prüfen und und Öl ergänzen. Einfüllstutzen schließen.
*)	17	Fett	4	Zwischenwelle	Schmiernippel säubern. Einpressen. *) Bei Motorüberholung.

Nach jedem Geländedienst wurden die Panzer in einer Waschanlage gesäubert. Gleichzeitig erlernten die Fahrschüler beim Durchfahren der "Panzerschwemme" das Wasserfahren.

Ein Fahrschulpanzer IV der F-Ausführung bei einer Ersatz- und Ausbildungseinheit der Fallschirm-Panzerdivision "Hermann Göring". Rekruten und Ausbilder posieren für ein Erinnerungsfoto.

Bremseinstellung Pz. Kpfw. IV.

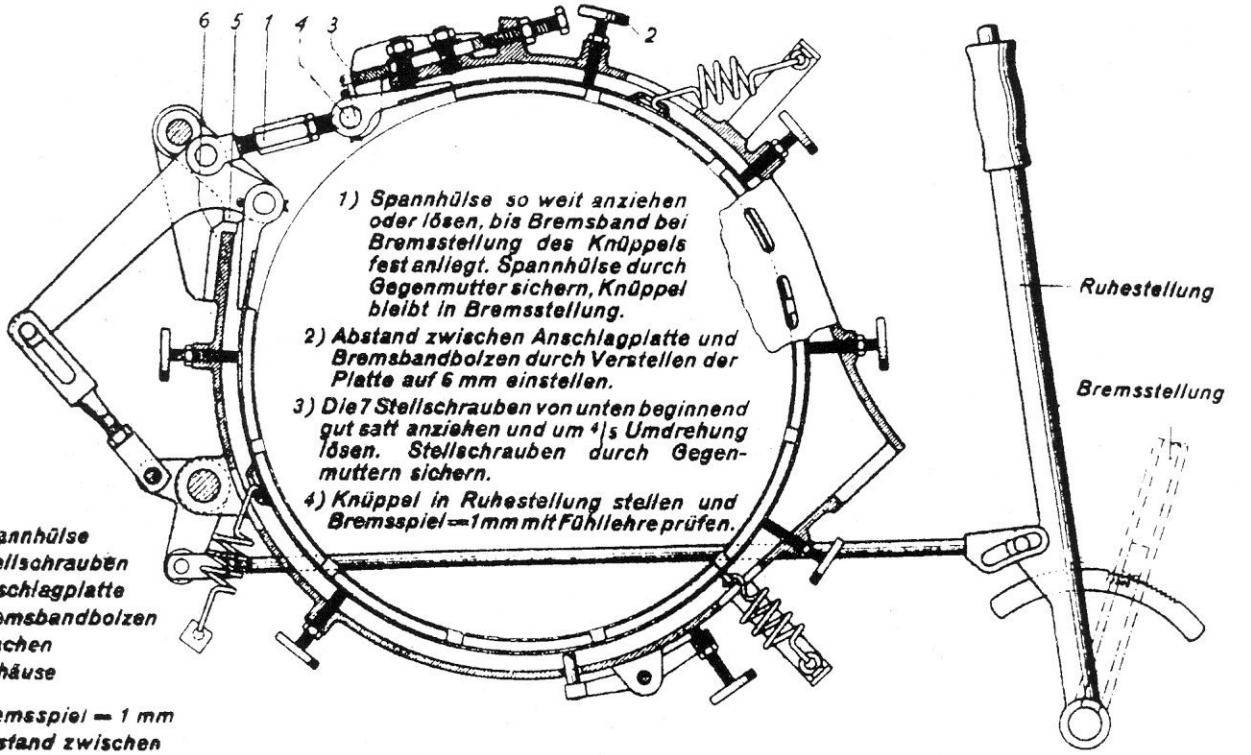
A. Stützbremse


7
6
5
1
4
3
2
92
1) Spannhülse so weit anziehen oder lösen, bis die lichte Weite, zwischen den Federtellern gemessen, 92 mm beträgt. Spannhülse durch Gegenmutter sichern.
2) Abstand zwischen Anschlagplatte und Bremsbandbolzen durch Verstellen der Platte auf 5 mm einstellen.
3) Die 7 Stellschrauben von unten beginnend gut satt anziehen und dann um 3/5 Umdrehung lösen. Stellschrauben durch Gegenmuttern sichern.
4) Prüfen, ob Knüppel in Ruhestellung steht, sonst Verbindungsstangen in der Werkstatt einstellen lassen.
5) Beachten, daß bei 1 bis 4 die Laschen am Gehäuse aufliegen.
Ruhestellung
25

1 Spannhülse
2 Stellschrauben
3 Anschlagplatte
4 Bremsbandbolzen
5 Laschen
6 Gehäuse
7 Druckfeder

Bremsspiel = 0,9 mm
Abstand zwischen Anschlagplatte und Bremsbandbolzen = 5 mm

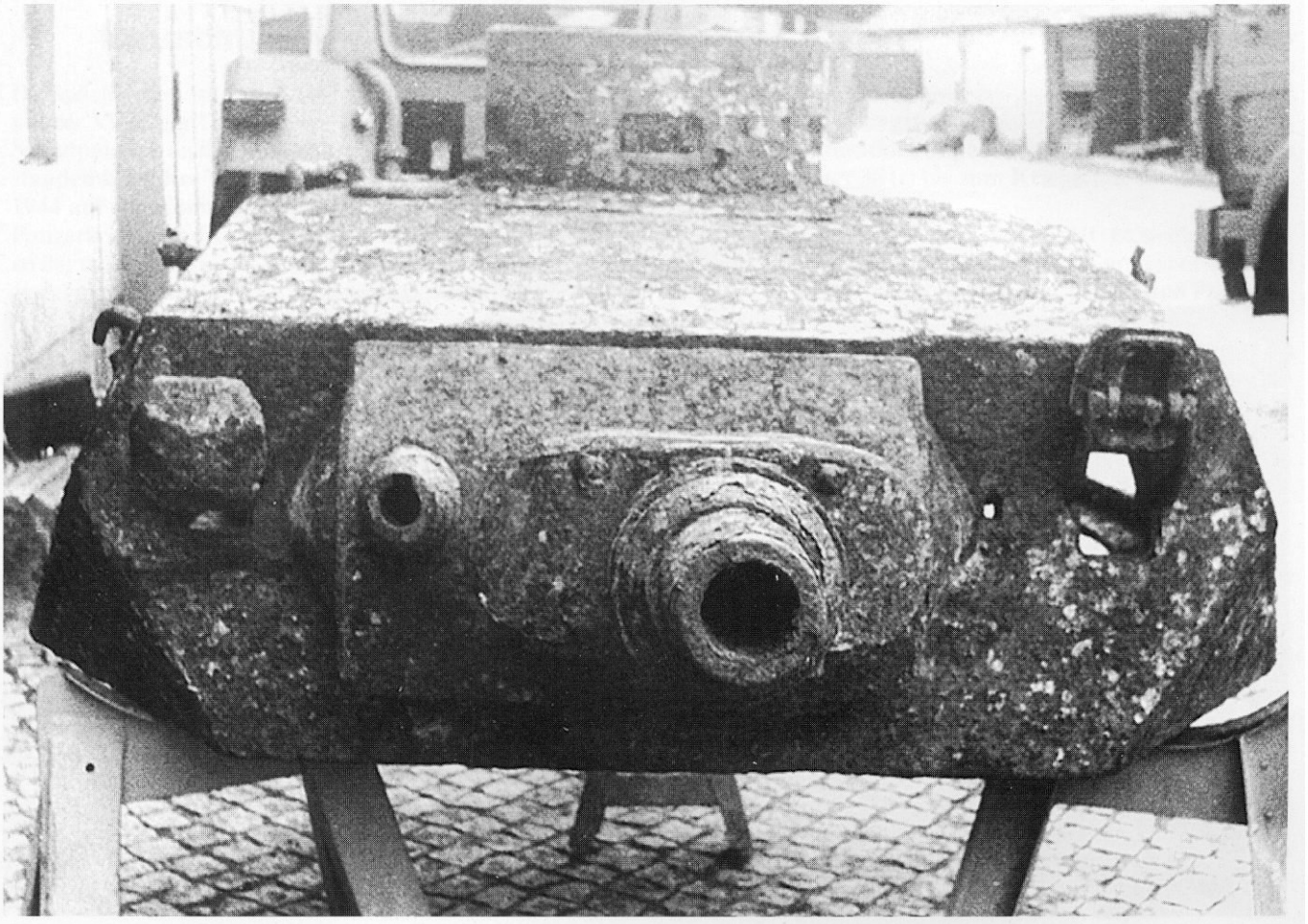
B. Kettenbremse


6
5
1
4
3
2
1) Spannhülse so weit anziehen oder lösen, bis Bremsband bei Bremsstellung des Knüppels fest anliegt. Spannhülse durch Gegenmutter sichern, Knüppel bleibt in Bremsstellung.
2) Abstand zwischen Anschlagplatte und Bremsbandbolzen durch Verstellen der Platte auf 6 mm einstellen.
3) Die 7 Stellschrauben von unten beginnend gut satt anziehen und um 4/5 Umdrehung lösen. Stellschrauben durch Gegenmuttern sichern.
4) Knüppel in Ruhestellung stellen und Bremsspiel = 1 mm mit Fühllehre prüfen.
Ruhestellung
Bremsstellung

1 Spannhülse
2 Stellschrauben
3 Anschlagplatte
4 Bremsbandbolzen
5 Laschen
6 Gehäuse

Bremsspiel = 1 mm
Abstand zwischen Anschlagplatte und Bremsbandbolzen = 6 mm

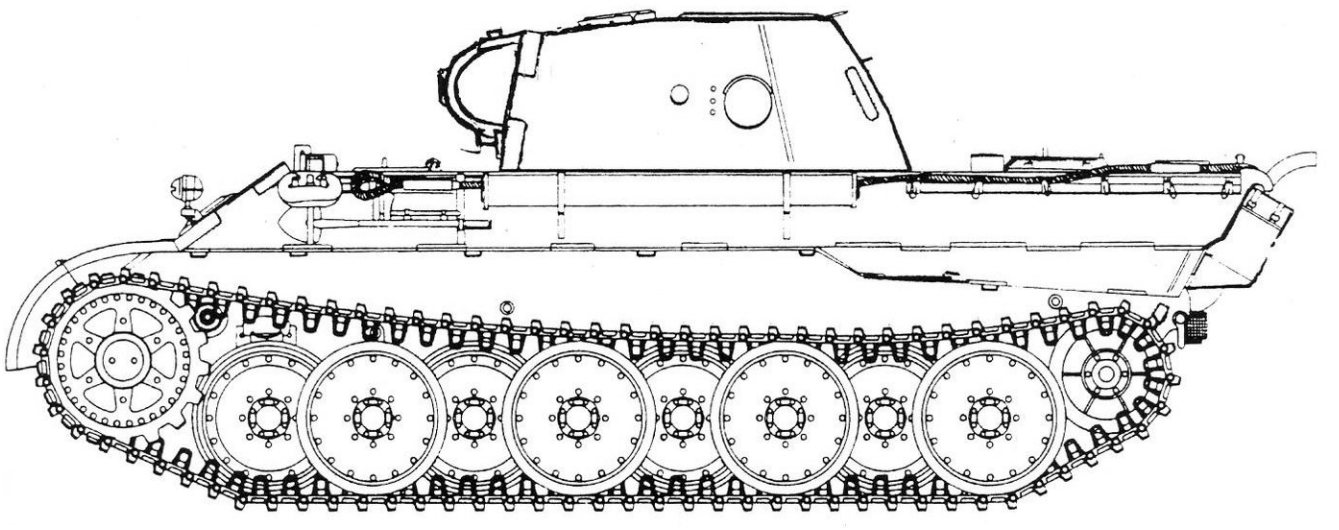
SK 2620c/2626c



In den letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges wurden auch die Panzerersatz- und Ausbildungseinheiten mit ihren größtenteils veralteten Kampf- und Fahrschulwagen zum Fronteinsatz gebracht. Dieser, im August 1993 aus dem Fluß Apfelstedt bei Wandersleben geborgene Turm, gehörte zu einem Fahrschulpanzer IV, welcher im April 1945 in der Nähe der thüringischen Gemeinde liegengeblieben war. Er hatte mit der zerlegten Wanne und Panzer- I-B-Wannen als Uferbefestigung gedient und war infolge des Frühjahrshochwassers freigespült worden.

Fahrschulpanzer V „Panther"

1943/44 erfolgte schrittweise die Ausstattung der Panzerregimenter in den Panzerdivisionen mit einer "Panther"-Abteilung. In besonderen Lehrgängen mußten die dafür benötigten Panzerfahrer auf den, im Vergleich zu den Panzerkampfwagen III und IV über 20 Tonnen schwereren Panzerkampfwagen V "Panther" (Sd.Kfz.171) umgeschult werden. Dafür wurden ausschließlich Panzerkampfwagen "Panther" der mechanisch noch sehr störanfälligen D-Ausführung als Fahrschulpanzer hergerichtet. Sie kamen sowohl mit als auch ohne Drehturm zum Einsatz. Um Gewicht einzusparen, ist bei den Fahrzeugen mit Turm die 7,5-cm-Kampfwagenkanone 42 L/70, teilweise auch die Kuppel des Kommandanten entfernt worden. Für den Fahrschulbetrieb mit dem Propan-Butan-Gasgemisch ließen sich auf der Motorraumabdeckung Gasflaschen befestigen. Die Zahl der Fahrschulpanzer V "Panther" nahm sich gegenüber den anderen Typen mehr als bescheiden aus. Anfang 1945 sind es noch 12 Stück gewesen.



Fahrschulpanzer VI „Tiger“

Die spärlichsten Informationen liegen über den Fahrschulpanzer VI „Tiger” vor, die vornehmlich durch Abgabe von Schadpanzern an das Ersatzheer und deren Umrüstung entstanden sind. Ihre Verwendung beschränkte sich im August 1944 auf das Kommando Panzerlehrgang „Tiger” mit der Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 500 in Padenborn, zu der u.a. eine „Tiger”-Ausbildungskompanie und die Panzerlehrkompanie Paderborn gehörten. Anfang März 1945 verfügte das gesamte Ersatzheer über fünf Fahrschulpanzer VI “Tiger” (!).

Fahrschulpanzer 35 (t) und 38 (t)

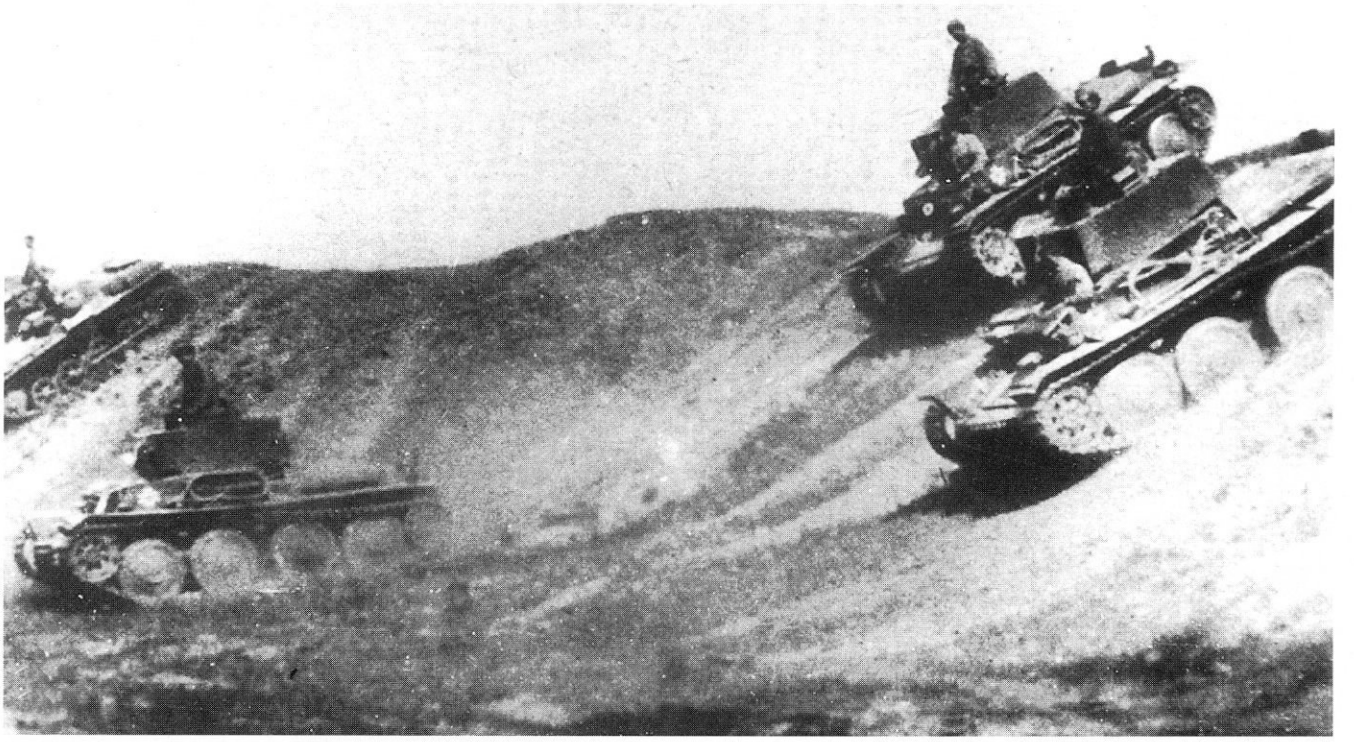
Eine vergleichsweise kurze Gastrolle als Fahrschulpanzer gaben 1930-1941 einige aus tschechischen Beständen stammende Panzerkampfwagen 35 (t). Das Panzerregiment 11 und die Panzerabteilung 65 erhielten diesen Kampfwagentyp. Die technische Auslegung seiner Antriebsanlage mit pneumatisch betätigter Kupplung, Bremse und Lenkung war gewöhnungsbedürftig, weshalb Panzerfahrer umgeschult werden mußten. Dafür genutzte Panzerkampfwagen 35 (t) unterschieden sich lediglich durch die fehlende Bewaffnung, die samt Blenden und Optiken ausgebaut wurden. Wesentlich wichtiger für die Ausbildung von Panzerfahrern war der Panzerkampfwagen 38 (t). Entsprechende Umbauten als Fahrschulpanzer kamen bei einigen Panzerersatz- und Ausbildungsabteilungen zum Einsatz. In Panzerjägerersatz- und Ausbildungsabteilungen und beim N.S.K.K. waren Fahrschulpanzer 38 (t) bis zum Kriegsende anzutreffen.

Der Bestand an Panzerkampfwagen 38 (t) ist zu diesem Zeitpunkt kaum noch erwähnenswert, um so größer war die Zahl der Abarten, die als Aufklärungspanzer und Panzerjäger-Selbstfahrlafetten bei Fronteinheiten standen. Die Einführung des Jagdpanzers 38 “Hetzer” ließ den Bedarf an Fahrern für diesen Panzertyp noch einmal ansteigen. Deshalb mußten sogar Munitionsträger 38 (t) an das Ersatzheer überwiesen werden, die in Panzerfahrschulkursen Verwendung fanden. Fahrschulpanzer 38 (t) gab es mit und ohne Turm. Letztere sind ohne Waffen und Optik eingesetzt worden, teilweise hatte man auch die dazugehörigen Blenden demontiert. Vereinzelt anzutreffen waren Fahrschulpanzer, die an Stelle der Kampfwagenkanone eine Blechatrappe besaßen. Häufiger eingesetzt wurde der Fahrschulpanzer 38 (t) ohne Turm; um Gewicht zu sparen. Die Türme sind dringend für Festungs-Pak-Verbände benötigt worden und mußten an die Heereszeugämter abgegeben werden. Auch die Fahrschulpanzer 38 (t) ließen sich mit einem Propan-Butan-Gasgemisch aus Gasflaschen oder Holzgas aus einem Holzgasgenerator betreiben. Entsprechende Vorrichtungen ermöglichten die Montage der Zusatzausrüstung.

Das deutsche Heer übernahm im März 1939 von den insgesamt 424 tschechischen Panzerkampfwagen S-IIa 219 Fahrzeuge. Das Sechsgang-Wechselgetriebe wurde von Hand geschaltet, während die Kupplung, Fußbremse und das Planetenlenkgetriebe durch Luftdruck betätigt werden mußte. Das war fortschrittlich aber auch kompliziert, verursachte deshalb laufend Ausfälle. Eine gründliche Fahrschulausbildung war erforderlich. Dafür genutzte Kampfwagen sind ohne Kanonen- und Maschinengewehrbewaffnung auf die Fahrschulstrecke gekommen.

Fahrschulpanzer 38(t) ohne Turm und mit Gas- bzw. Holzgasantrieb im Sommer 1943 bei der Panzerjäger-Ersatz- und Ausbildungsabteilung 4 in Leipzig-Born.

Fahrschulpanzer 38(t) mit Turm und ausgebauter Kanonen- sowie Maschinengewehrbewaffnung an einer Motorschule des N.S.K.K. Aufnahme vom Frühjahr 1944. Daneben Fahrschulpanzer I A und IB mit und ohne Turm.



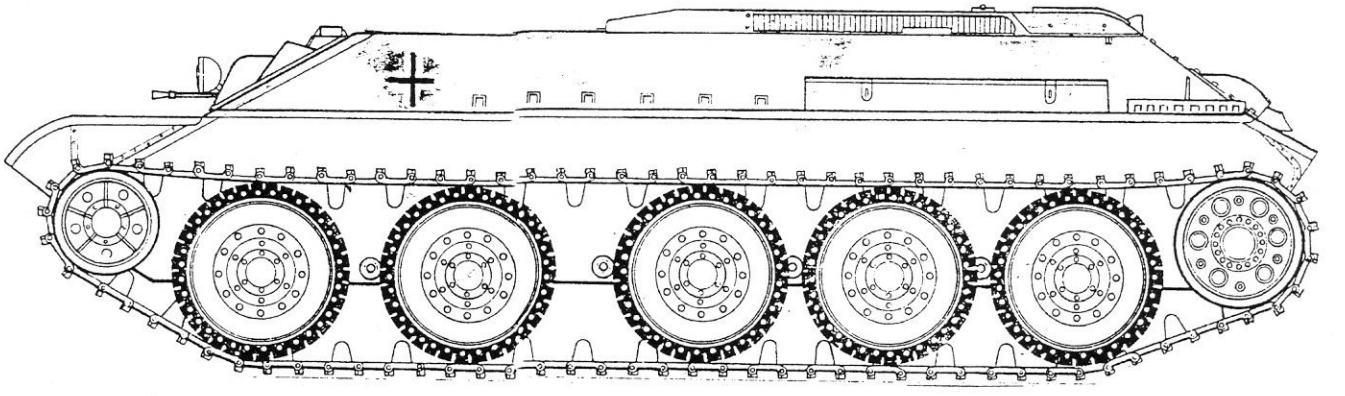
Panzerfahrschule im Gelände. Der Ausbilder, hier ein N.S.K.K.-Mann, weist den mit geschlossener Luke fahrenden Fahrschüler (rechts sitzend) ein. Der Panzerkampfwagen 38(t) erwies sich auch in der Verwendung als Fahrschulpanzer als robust und zuverlässig.

Fahrschulpanzer 38(t) mit Turm und Kanonenattrappe in der N.S.K.K.-Motorschule Wriezen an der Oder. Aufnahme aus dem Jahr 1944.

Ausfahrt mit Fla-Selbstfahrlafetten 38(t) (Sd.Kfz.140) in Schwetzingen, welche bei der Panzerersatz- und Ausbildungsabteilung 204 für Fahrschulzwecke genutzt wurden. Aufnahme vom Winter 1944/45.

Fahrschulpanzer auf der Grundlage von Beutepanzerkampfwagen

Die ohnehin kaum überschaubare Vielfalt der Fahrschulpanzer beim Ersatzheer und dem N.S.K.K. würde noch verwirrender, bezieht man in diese Betrachtung die Fahrzeuge auf der Grundlage von Beutepanzerkampfwagen mit ein. Am 30. Oktober 1941 verfügte das Oberkommando des Heeres die Aufstellung der Beutepanzerabteilung 213 (OKH/ Gen.St.H./Org.Abt. (I) Nr. 3107/41 g.k.v. 30.10.41). Sie bezog einen erheblichen Teil ihres Ersatzes von der Panzerersatzabteilung 100. Besonderheiten der Antriebsanlage des französischen Panzerkampfwagen B 1 bis machten auch hier eine Umschulung erforderlich um die Fahrer für die 36 Kampfwagen der Abteilung verfügbar zu haben. Dazu sind in wenigen Exemplaren Fahrschulwagen ohne Turm und ohne Waffen hergerichtet worden. Ähnlich sah es bei den anderen sechs Beutepanzerabteilungen Stand 1944 und selbständigen Kompanien aus, die teilweise bereits laut Kriegsstärkenachweis über eigenes Ausbildungsgerät verfügten. Aber auch die Heeresartillerie benötigte für die 110 Beutepanzerkampfwagen R 35 (r), die 1941 als Zugmittel an die 21-cm-Mörserabteilungen abgegeben worden waren, Panzerfahrer und damit entsprechende Fahrschulwagen. Deshalb sind von dem französischen Beutematerial weitere Fahrschulwagen bekannt. Dazu zählen die Kavalleriepanzer S-35 und H 35 sowie H 39/40. Fahrzeuge dieser Bauart sind ohne Turm und Panzeraufbau auf dem Balkan aufgetreten. Auch russische und italienische Panzer wurden als Fahrschulpanzer verwendet, teilweise im ursprünglichen Zustand, teilweise ohne Turm und Waffen. Häufig blieb ihre Nutzung auf einen kurzen Zeitraum beschränkt.



Die Ausbildung (oben) zeigt einen Fahrschulpanzer 38 H(f) - frz. Hotchkiss H 38 während einer Ausbildungsfahrt. Aufnahme vom Frühjahr 1944 in Rumänien. Der Seitenriß (unten) zeigt eine Fahrschulwanne 34 (r). Der russische Panzer T-34 - 747 (r) ist in verschiedenen Ausführungen für Fahrschulzwecke genutzt worden. In der Regel handelte es sich um Umbauten beim Feldheer.

Aufnahme vom März 1943. Bei der Neuaufstellung der 14. Panzerdivision in Frankreich, im Raum Angeres-Montaigue (sie war im Kessel von Stalingrad vernichtet worden) kam dieser Panzerkampfwagen 38 H 735 (f)-frz. Hotchkiss H 38 - zum Einsatz. Im Gegensatz zu den bei der Fronttruppe eingesetzten Kampfwagen ist das Fahrzeug nicht mit einer zweiteiligen Luke auf der Kommandantenkuppel versehen.

Ausbildung mit dem Panzerkampfwagen 35 S 739 (f)-französisch Somua S-35-. Vom Somua-Panzer gab es eine spezielle Fahrschulausführung ohne vorderen Panzeraufbau und Drehturm.

Eine kleine versuchsweise hergestellte Serie Panzerkampfwagen III mit Schachtellaufwek ist beim Ersatzheer für Ausbildungszwecke aufgebraucht worden. Im Bild Verladeübung.

Waffen-Arsenal Sonderband S-46
Verkaufspreis: DM 19,80 / öS 145,-- / sfr 19,--

Panzerkampfwagen 38 (t) verschiedener Ausführung wurden im Krieg als Fahrschulpanzer hergerichtet. Im Hintergrund Fahrzeuge ohne Aufbau und Turm.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt